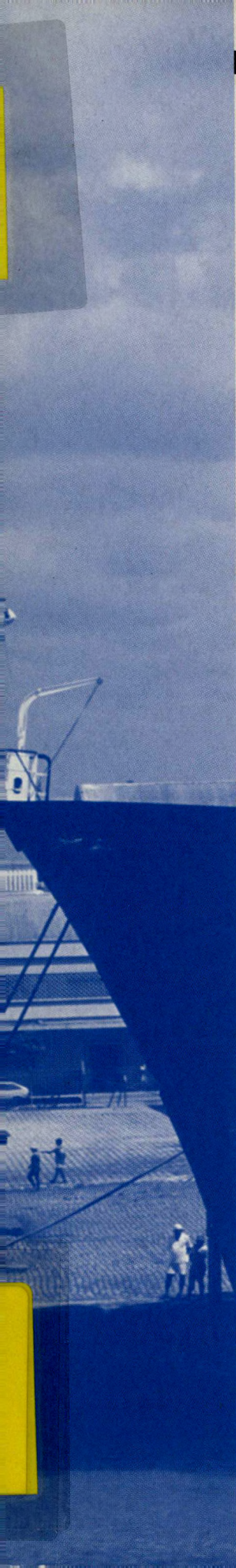


Sterk door overleg



Jaarverslag 2001

Vlaamse Havencommissie



Sterk door overleg

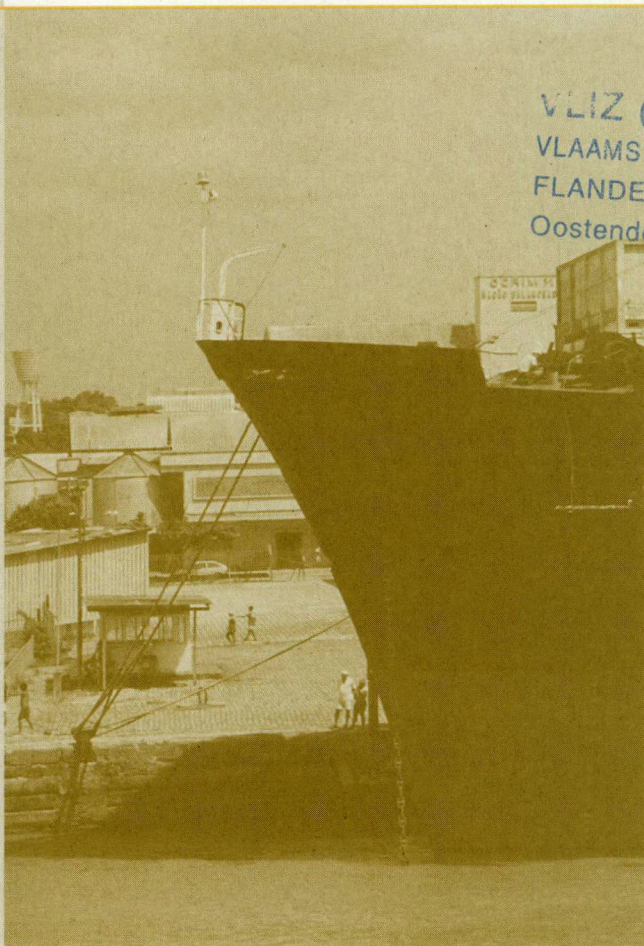


138283

Jaarverslag 2001

Vlaamse Havencommissie





VLIZ (vzw)
VLAAMS INSTITUUT VOOR DE ZEE
FLANDERS MARINE INSTITUTE
Oostende - Belgium

Colofon

Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen

Wetstraat 34-36
1040 Brussel
Tel.: 02/20.90.111
Fax: 02/21.77.008
E-mail: serv@serv.be
<http://www.serv.be>

Redactie

Jean-Pierre Merckx, Dirk Neyts, Ingrid Schurmans

Opmaak

Aanzet/Making Magazines

Foto's

VHC (Dirk Neyts)

Drukkerij

Goekint Graphics

Verantwoordelijke uitgever

Pieter Kerremans
Wetstraat 34-36
1040 Brussel

WD/2002/4665/24

Dit jaarverslag valt volledig onder de verantwoordelijkheid van de voorzitter en het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie. Het is geenszins een weerspiegeling van de diverse standpunten van de leden van de Vlaamse Havencommissie.

Voorwoord van de Voorzitter	4
1. Vlaamse Havencommissie	6
Taakomschrijving	6
De advies- en aanbevelingsopdracht	6
De informatie- en studieopdracht	7
2. Werking van de Vlaamse Havencommissie in 2001	8
Commissievergaderingen in 2001	8
Dagelijks bestuur	9
Werkgroepen	10
Secretariaat	11
3. Ontwikkelingen in de Vlaamse havens	12
Ontwikkelingen in de haven van Antwerpen	12
Industrie	12
Infrastructuur	15
Nieuwe scheepvaartlijnen	17
Ontwikkelingen in de haven van Gent	19
Industrie	19
Infrastructuur	20
Ontwikkelingen in de haven van Zeebrugge	21
Industrie	21
Infrastructuur en milieu	22
Scheepvaartlijnen	23
Ontwikkelingen in de haven van Oostende	25
Industrie	25
Infrastructuur	25
Scheepvaartlijnen	26
4. De Belgische spoorwegen	27
5. Adviezen en aanbevelingen in 2001	32
Advies over de oprichting van een concertatiecommissie voor het zeehavenbeleid	33
Aanbeveling over grenscontroles in zeehavens	36
Aanbeveling over het 'port package'	42
Advies over de nieuwe versie van het 'Ontwerpbesluit tot oprichting van een concertatiecommissie voor het zeehavenbeleid'	47
6. Statistiek Vlaamse havens	49
Inleiding	49
Overheidsinvesteringen in de Vlaamse havens	50
De investeringen door de Vlaamse gemeenschap in elk van de vier Vlaamse havens	52
Havenarbeid in de Vlaamse havens	58
Het sociaal-economisch belang van de Vlaamse havens	67
Het maritieme verkeer in de Vlaamse havens in 2001	76
7. Samenstelling	115
8. Wetgeving	118

Voorwoord

De Vlaamse Havencommissie: veelbelovend heropgestart!

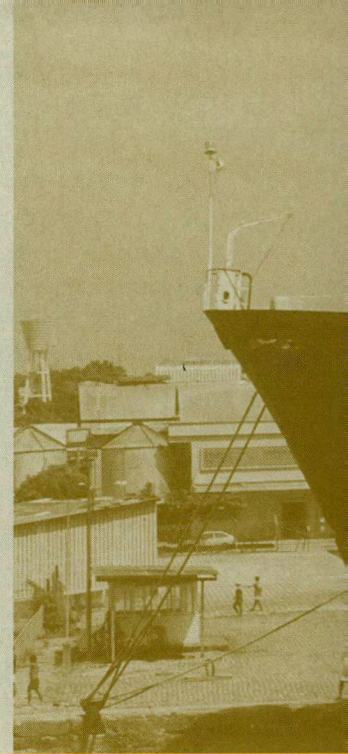
Na een vrij lange periode van aftasten en afwachten zijn we dan toch vorig jaar in april opnieuw van start gegaan met de 'Vlaamse Havencommissie'. Een decretale basis, een vernieuwde samenstelling en vooral een sterke motivatie om er iets van te maken, vormen thans de basisingrediënten. We zijn een jaar verder en ik meen te mogen vaststellen, dat de Havencommissie opnieuw bestaat, bewust van haar taken en bereid de nieuwe uitdagingen vanuit de maritieme wereld aan te gaan.

In de eerste plaats hebben we in 2001 een aantal **adviezen en aanbevelingen** moeten formuleren: vier om precies te zijn. Hoewel het steeds gevaarlijk is om daar zelf een ex-post beoordeling over te maken, lijkt het er wel op dat bepaalde uitspraken van de Havencommissie 'blijven hangen'. De aanbeveling over het 'Port Package' bijvoorbeeld, is uiteindelijk de basis geworden voor het Vlaamse standpunt ten aanzien van dit dossier. De inhoud ervan is inderdaad via het kabinet van Minister Stevaert tot bij de Europese politici terechtgekomen. Iedereen die iets met havens te maken heeft, is er zich mede daardoor ondertussen van bewust geworden dat het zogenaamde 'port package' vrij desastreuze gevolgen kan hebben als de teksten - zoals zij door de Europese Commissie oorspronkelijk zijn opgesteld - niet grondig worden bijgestuurd.

In de tweede plaats hebben we als Havencommissie een aantal zaken zelf opgestart, waarvan het resultaat

weliswaar niet in 2001 zichtbaar is geworden, maar waarvoor we wel de fundamenten in 2001 hebben gelegd. Ook hier geef ik slechts één voorbeeld: met name de **studie** die de VHC laat uitvoeren over de impact van de Europese Unie op de Vlaamse havens en het Vlaamse havenbeleid. Het is inderdaad zeer belangrijk dat Vlaanderen de invloed van de Europese regelgeving op de Vlaamse havens terdege kan inschatten. Zulks is de enige manier om doelbewust en pro-actief te kunnen omgaan met hetgeen vroeg of laat op ons afkomt vanuit Brussel, gegeven het continu groter wordend belang van de beleidsvorming op EU-niveau. Jarenlang werd er in havenmiddens van uitgegaan dat de beleidsacties van de Europese Commissie geen enkele impact zouden hebben op onze havens. Niets is minder waar, dat beginnen we nu eindelijk te beseffen. Als voorzitter en met de hulp van het wakkere secretariaat van de Vlaamse Havencommissie hoop ik, dat we er substantieel toe bijdragen om het Europese havenbeleid niet zomaar te 'ondergaan', maar er gepast op te anticiperen en indien nodig op te reageren.

Waar wij ons ook zorgen dienen over te maken, is het feit dat zeehavens bij **het grote publiek** steeds minder gekend en bekend zijn. Het beeld dat bij Jan Modaal wordt opgeroepen als het woord 'haven' valt, is inderdaad niet steeds even positief. Wel integendeel, zeehavens worden - zowel in de media als in wetgevende teksten - soms afgeschilderd eerder als ruimteverslinders en milieu-



vervuilers dan als werkverschaffers en welvaartsfacilitators. Een en ander heeft vanzelfsprekend veel te maken met de nogal eenzijdige aandacht die sommige havendossiers de laatste jaren in de media hebben gehad. Zelden komt hierbij de échte rol die de zeehavens in de Vlaamse en Belgische economie te spelen hebben, duidelijk aan bod. Bij het grote publiek is deze rol, en de potentiële bijdrage van havens tot onze welvaart, minder en minder gekend. Men is er zich te weinig van bewust hoeveel werkgelegenheid in en rond de Vlaamse havens bestaat en hoe groot de toegevoegde waarde is, die in tal van bedrijven in en rond onze havens wordt gecreëerd, dankzij het bestaan en de goede werking van deze zeehavens. Zo ook wordt er al te achteloos voorbij gegaan aan de rol van de havens in het hele import- en exportgebeuren. Hoeveel van ons consumptiepatroon wordt bepaald door producten die via de havens worden aangevoerd? Hoeveel bedrijven in Vlaanderen en Wallonië beschikken dankzij onze havens over een enorme afzetmarkt? Het is in dat verband geen overdreven luxe te wijzen op het onnoemelijk aantal overzeese bestemmingen, die via de Vlaamse havens bereikt kunnen worden in uitermate goede condities. Ik denk dat we als Havencommissie maar eens goed werk moeten maken om ook het ruime publiek terug een wat meer evenwichtig inzicht te geven in de haven economie en het havengebeuren.



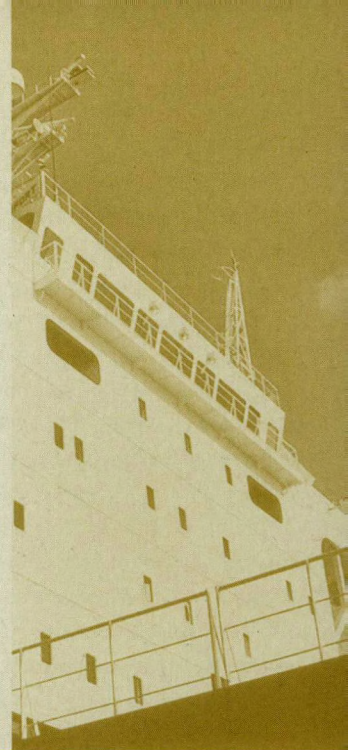
Een vierde en laatste punt dat ik in dit voorwoord ter sprake wil brengen is de **samenwerking** tussen de havens. Iedereen heeft het in toenemende mate over de noodzaak van samenwerking tussen de Vlaamse havens, en terecht overigens. Veelbelovend is dat deze geluiden nu ook vanuit de havenbesturen zelf af en toe te horen zijn. Vooral sinds de speech van minister-president Patrick Dewael in april 2001 ter gelegenheid van het afscheid van Fernand Ridder Traen als voorzitter van de MBZ is de samenwerkingsgedachte in een hogere versnelling geraakt. De recente golf van fusies, overnames en samenwerkingsverbanden zowel in de wereld van de rederijen als van de verladers en goederenbehandelaars is zonder meer een extra motivatie voor de havenbesturen. De marktmacht van reders, verladers en goederenbehandelaars wordt steeds groter en zulks maakt de noodzaak tot samenwerking tussen havenbesturen alleen maar groter. Een duurzame samenwerking tussen havens is echter niet eenvoudig, noch op één-twee-drie te realiseren. Ook kunnen havens daartoe niet geforceerd worden van bovenaf. Het nogal vergaande idee van een 'Port of Flanders' dat enkele jaren geleden werd gelanceerd, is inderdaad geen lang leven beschoren geweest. Eender welke duurzame samenwerking - ook deze tussen zeehavens - zal pas ten volle gestalte krijgen van zodra de havens zelf daartoe het initiatief nemen na zorgvuldige voorbereiding en overleg en in het volle besef van het bestaan van een win-win situatie.

Hoe dan ook voor dergelijke en vele andere initiatieven is een steeds geschikt overlegplatform nodig, dat mijns inziens door de Vlaamse Havencommissie op effectieve wijze kan aangeboden worden.

Prof. dr. Willy Winkelmans

1

Vlaamse Havencommissie



Taakomschrijving

De Vlaamse havens, Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende, hebben ontegensprekelijk een groot belang voor de Vlaamse en Belgische economie. De havens kennen een enorme rechtstreekse en onrechtstreekse bedrijvigheid: vervoer, overslag en opslag, distributie, handel, diensten, industrie, enz. Elk van deze activiteiten zorgt voor tewerkstelling en toegevoegde waarde. Het spreekt voor zich dat Vlaanderen een groot belang hecht aan haar havens en aan een gedegen havenbeleid.

Daarom heeft de Vlaamse regering in 1989 een commissie opgericht: de Vlaamse Havencommissie (VHC). De Havencommissie levert een bijdrage tot de voorbereiding van het havenbeleid. Deze algemene opdracht werd in het havendecreet herbevestigd. Ook in het daaruit voortvloeiende uitvoeringsbesluit over de werking en de samenstelling van de Vlaamse Havencommissie bleven de taken vrijwel gelijk aan deze uit het oorspronkelijke oprichtingsbesluit.

De Vlaamse Havencommissie heeft enerzijds een advies- en aanbevelingsopdracht en anderzijds een informatie- en studieopdracht.

De advies- en aanbevelingsopdracht

Het Vlaams Parlement, de Vlaamse regering, de bevoegde minister en de SERV kunnen de Havencommissie om advies vragen of de Havencommissie kan op eigen initiatief een aanbeveling doen.

De algemene adviezen en aanbevelingen hebben betrekking op het uitwerken van algemene beleidsobjectie-

ven voor de infrastructuur en exploitatie van de havens, algemene voorstellen met betrekking tot de concurrentievoorwaarden tussen havens (financiering, subsidiëring, samenwerkingsverbanden), de bevordering van de coördinatie tussen het beleid van de havens en overleg en een versterkte samenwerking tussen de havens. De Vlaamse Havencommissie kan ook aanbevelingen formuleren over alle hinterlandverbindingen van de havens en het interregionaal en internationaal overleg over het zeehavenbeleid. De algemene beleidsobjectieven moeten worden omgezet in concrete infrastructuurplannen en projecten voor het geheel van de havens.

Aan de Havencommissie wordt ook om advies gevraagd over ontwerpen van decreet, ontwerpbesluiten en beleidsnota's die relevant zijn voor het havenbeleid. Deze adviezen worden gevraagd voordat er op regeeringsniveau een beslissing over wordt genomen.

Analoog adviseert de commissie ook over projecten die in de havens worden gerealiseerd en waarvoor de Vlaamse overheid subsidie verleent of (mede-)investeert. De minister is uitdrukkelijk gebonden om aan de commissie advies te vragen over de projecten met een overheidsinvestering van ten minste 10 miljoen Euro. Tot nu toe richtte de Vlaamse Havencommissie haar adviezen vooral op de haalbaarheid en de wenselijkheid van investeringsprojecten in de havens. Belangrijke voorbeelden van investeringsprojecten waarover de Vlaamse Havencommissie heeft geadviseerd zijn de Flanders Container Terminal (Zeebrugge), het Verrebroekdok (Antwerpen), het Kluizendok (Gent), de renovatie van de haven van Oostende, de containerkade Noord en de containerkade

West (Antwerpen). Alle adviezen en aanbevelingen die door de Vlaamse Havencommissie worden uitgebracht worden integraal opgenomen in het jaarverslag.

De informatie- en studieopdracht

Het secretariaat van de Havencommissie vervult autonoom de algemene informatieopdracht van de Vlaamse Havencommissie. De jaarverslagen bevatten bijvoorbeeld altijd een informatief en statistisch deel. Op regelmatige tijdstippen publiceert de Vlaamse Havencommissie algemene informatieve rapporten over bijvoorbeeld de toekomstige verkeersevolutie in de havens, het hinterlandvervoer van en naar de havens of over het sociaal-economische belang van de Vlaamse zeehavens (met gegevens over toegevoegde waarde, tewerkstelling, enz.). In 1998 werd in samenwerking met de Nationale Havenraad Nederland een vergelijkende studie gemaakt over de milieuvoorwaarden in de havens van Antwerpen en Rotterdam. Binnen haar informatie- en studieopdracht kan de Vlaamse Havencommissie ook opdrachten geven aan externen, bijvoorbeeld studiebureaus, om één of meerdere aspecten van een havenrelevant probleem te onderzoeken. In 1997 heeft de Havencommissie een externe opdracht gegeven om de sterkten en zwakten van de Vlaamse havens en van het Vlaamse havenbeleid te onderzoeken. Een samenvatting van het onderzoek en de conclusies van de commissie werden gebundeld in een rapport. Het meest recente rapport (oktober 2000) heeft als titel 'Ontwikkelingen in de containervaart - kansen of bedreigingen voor de Vlaamse havens' en handelt over de trends in de containerbusiness zoals schaalvergroting, allianties en fusies en de gevolgen daarvan voor de Vlaamse havens.

De jaarverslagen, rapporten en studies zijn verkrijgbaar bij het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie.

2

Werking van de Vlaamse Havencommissie in 2001



Commissievergaderingen in 2001

In 2001 is de Vlaamse Havencommissie, buiten de installatievergadering, twee maal samengekomen, namelijk op 3 mei en op 22 juni 2001. Hierna volgt een overzicht van de belangrijkste agendapunten van deze twee vergaderingen.

3 mei

De vergadering van 3 mei was de eerste vergadering van de vernieuwde Vlaamse Havencommissie na de installatievergadering van 3 maart 2001. Overeenkomstig het Huishoudelijk Reglement werd het dagelijks bestuur door de commissie aangesteld. Het dagelijks bestuur is samengesteld uit vier vertegenwoordigers van de havens, twee van de werkgeversorganisaties en twee van de werknemersorganisaties.

In functie van de nieuwe samenstelling van de Havencommissie werden op de vergadering enkele aanpassingen goedgekeurd aan het huishoudelijk reglement.

Het ontwerpadvies over de concertatiecommissie wordt met unanimititeit van stemmen goedgekeurd. Op 22 december 2000 ontving de Vlaamse Havencommissie een adviesvraag over het 'Ontwerpbesluit van de Vlaamse regering tot oprichting van een concertatiecommissie voor het zeehavenbeleid'. In het havendecreet wordt de Vlaamse regering gemachtigd tot de oprichting van een concertatiecommissie. Het ontwerpbesluit dat het voorwerp uitmaakt van dit advies regelt de praktische modaliteiten van de oprichting, de werking en de samenstelling van de concertatiecommissie.

Tevens werd in deze vergadering een eerste discussie gevoerd over een lange termijnplanning voor de Vlaamse havens.

Het secretariaat legt kort uit dat ze voor het ogenblik werkt aan de ontwerp teksten van een aanbeveling over de grenscontroles in de zeehavens en over het voorstel van richtlijn voor de havens, het zogenoemde 'Port Package'. Beide ontwerp aanbevelingen worden in de volgende vergadering van de Havencommissie besproken.

22 juni

De Europese commissie formuleerde in februari 2001 een mededeling met als titel 'De verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening in de havens: van cruciaal belang voor het vervoer in Europa'. Deze mededeling van de Europese commissie aan het Europees parlement en de raad bevat een voorstel voor richtlijn 'inzake toegang tot de markt voor havendiensten'. Deze documenten worden meestal aangeduid als het 'Port Package'. De Vlaamse Havencommissie vindt het van groot belang dat de Vlaamse gemeenschap enerzijds en België als lid van de Europese Unie anderzijds ten volle meewerkt aan de totstandkoming van een zinvol Europees havenbeleid. In de aanbeveling over het 'Port Package' worden de commentaren van de Vlaamse Havencommissie geformuleerd. De aanbeveling wordt met unanimititeit van stemmen goedgekeurd. De volledige tekst van de aanbeveling wordt weergegeven in dit jaarverslag.

De Vlaamse havens, en vooral de kusthavens, hebben steeds meer te maken met de problematiek van de grenscontroles. Sommige procedures en situaties ver-

lopen niet optimaal, en dit vooral bij de douane, het BTW-entrepot en de veterinaire keuring. De douane heeft te kampen met personeelstekorten, beschikt niet over de meest efficiënte informatica en infrastructuur, enz. Het BTW-entrepot gebruikt te strikte en omvangrijke administratieve formaliteiten. Ook de veterinaire keuring kan efficiënter georganiseerd worden, zowel op administratief als op logistiek vlak. Bovendien hebben de kusthavens te kampen met het probleem van het vervoer van illegalen aan boord van schepen vanuit Vlaamse havens naar o.m. Groot-Brittannië. De Vlaamse havens ondervinden hierdoor een concurrentieel nadeel tegenover de buitenlandse havens. Daarom formuleerde de Vlaamse Havencommissie hierover een aanbeveling aan de minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie. De Havencommissie vraagt aan de bevoegde minister de problematiek op federaal niveau te bespreken en alle mogelijkheden te benutten om oplossingen te vinden.

De vergadering keurt het ontwerpadvies over een nieuwe versie van het 'Ontwerpbesluit van de Vlaamse regering tot oprichting van een concertatiecommissie voor het zeehavenbeleid' met unanimité van stemmen goed. De volledige tekst van het advies wordt weergegeven in dit jaarverslag.

Dagelijks bestuur

Het dagelijks bestuur is verantwoordelijk voor de algemene werking van de Vlaamse Havencommissie en formuleert de opdrachten aan de werkgroepen en het secretariaat. Het finaliseert, op basis van de voorstellen van het secretariaat en de werkgroepen, de ontwerp-aanbevelingen en/of ontwerpadviezen voor de Vlaamse Havencommissie.

In 2001 kwam het dagelijks bestuur twee maal samen, namelijk op 5 juni en 10 oktober 2001.

Het dagelijks bestuur heeft in 2001 veel aandacht besteed aan het advies over het Port Package. Het Port Package is het voorstel van richtlijn van de Europese commissie dat de verbetering van de efficiëntie van de havendiensten beoogt door een meer systematische toepassing van de regels van de basisverdragen van de Europese Unie in de havensector. Het voorziet in procedureregels die moeten waarborgen dat alle huidige en potentiële dienstverleners een eerlijke kans krijgen om zich toegang te verschaffen tot de markt van de havendiensten. Dit moet leiden volgens de Europese commissie tot een verbetering van de havendiensten. Het dagelijks bestuur heeft in de vergadering van 5 juni

heel wat bezwaren geuit tegen het voorstel van de richtlijn: de tekst van het voorstel van richtlijn voldoet niet om de beoogde doelstelling te bereiken. Bovendien wil het voorstel een bijzonder snelle procedure volgen waarbij onvoldoende tijd en mogelijkheden geboden worden aan de betrokken partijen om via inspraakprocedures en overleg in het besluitvormingsproces te worden betrokken. Het dagelijks bestuur vindt dat dergelijke werkwijze niet aanvaardbaar is en niet in verhouding is tot het belang en de gevolgen van de richtlijn. Ze dringt aan op mogelijkheden voor inspraak en overleg.

Op 22 juni 2001 heeft de Vlaamse Havencommissie een aanbeveling goedgekeurd over grenscontroles in de Vlaamse zeehavens. Het dagelijks bestuur besprak of het nodig is om dieper in te gaan op de kwestie van het vervoer van illegale personen vanuit de Vlaamse havens naar Groot-Brittannië.

Eveneens op de vergadering van 10 oktober 2001 heeft het dagelijks bestuur de opmaak van de Strategische Plannen van de havens besproken. De vier Vlaamse havens moeten volgens het regeerakkoord van de Vlaamse regering van 1999 een 'geïntegreerd Strategisch Plan' opmaken. Deze Strategische Plannen moeten multidisciplinair de functie en de gewenste ontwikkeling van de zeehavens en hun relatie met de omgeving op korte (5 jaar), middellange (10-15 jaar) en lange termijn (25-30 jaar) beschrijven. De plannen moeten vertaald worden naar een gewenste ontwikkeling en naar voorstellen van actieplannen op korte en lange termijn. De opmaak van de vier Strategische Plannen bevindt zich in een verschillend stadium dat varieert van pas begonnen tot bijna klaar. Er bestaat geen richtlijn voor de opmaak van de plannen en er is tot nu toe geen overleg tussen de havens om de plannen op elkaar af te stemmen. Vandaar dat de verschillende strategische plannen niet dezelfde structuur hebben en dat ze bijgevolg moeilijk vergelijkbaar zijn met elkaar. Daarom vraagt het dagelijks bestuur dat in een werkgroep kritisch zou worden nagedacht over de tekorten van en de eisen waaraan de plannen zouden moeten voldoen en dat de werkgroep een leidraad zou opmaken om de opstellers en de verantwoordelijken te helpen bij de opmaak van de Strategische Plannen.

Tenslotte stelt het dagelijks bestuur op 10 oktober 2001 ook vast dat in het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen er zeer weinig aandacht wordt besteed aan het goederenvervoer in het algemeen en aan de rol van de havens in het bijzonder. Er wordt voorgesteld om deze materie in een werkgroep verder te onderzoeken.



Werkgroepen

De dossiers voor het dagelijks bestuur en de Havencommissie werden in de loop van 2001 voorbereid door de 'Centrale Werkgroep'.

De *centrale werkgroep* is verantwoordelijk voor de voorbereiding van het grootste deel van de adviezen en aanbevelingen. Deze werkgroep is samengesteld uit vertegenwoordigers van de organisaties en de havenbesturen, die zijn vertegenwoordigd in het dagelijks bestuur. Twee leden van de administratie Waterwegen en Zeewezen (Departement Leefmilieu en Infrastructuur) volgen de werkzaamheden van deze werkgroep. Indien het wenselijk is, kan het dagelijks bestuur nog andere deskundigen aan de werkgroep toevoegen. De centrale werkgroep kwam in 2001 vijf maal samen, namelijk op 17 januari, 15 februari, 19 april, 7 mei en 17 december.

De centrale werkgroep besprak tijdens de vergaderingen van 17 januari 2001 en 15 februari 2001 het ontwerpadvies over het ontwerpuitvoeringsbesluit tot oprichting van de concertatiecommissie. Dit ontwerpadvies werd voorgelegd aan de vergadering van 3 mei 2001 van de Vlaamse Havencommissie.

De centrale werkgroep vergaderde ook op 19 april en op 7 mei 2001. Tijdens deze vergaderingen werd een ontwerp-aanbeveling over 'De verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening in de havens: van cruciaal belang voor het vervoer in Europa' opgesteld die op 22 juni aan de Vlaamse Havencommissie werd voorgelegd.

Tenslotte vergaderde de centrale werkgroep nog op 17 december 2001, met de bedoeling om een ontwerp-aanbeveling op te stellen over de strategische plannen van de havens.

Secretariaat

Naast de voorbereiding van de documenten die besproken worden in de werkgroepen, het dagelijks bestuur en de Vlaamse Havencommissie, heeft het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie in de loop van het werkjaar ook nog een aantal andere taken uitgevoerd. Hierna wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste van deze taken.

Overleg tussen het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie en AWZ

Op 8 februari en 3 april 2001 hadden er overlegvergaderingen plaats tussen de voorzitter en het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie en de Administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ). Deze vergaderingen hebben tot doel elkaar op de hoogte te houden van de lopende dossiers.

Hoorzitting in het Vlaams parlement over de Scheldeverdieping

Op 5 februari 2001 werd het memorandum van overeenkomst tussen Nederland en Vlaanderen getekend betreffende de verdere uitdieping van de vaargeul in de Schelde naar de haven van Antwerpen. Volgens dit memorandum moest de Vlaamse regering uiterlijk op 1 juni haar positie kenbaar maken aan de Nederlandse regering, die, op haar beurt, ten laatste een half jaar daarna haar standpunt moest bekend maken.

In het kader van de bepaling van het Vlaams standpunt werden er hoorzittingen georganiseerd over de langetermijnvisie Schelde-estuarium in de commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie van het Vlaams parlement. Op 15 maart werd de Vlaamse Havencommissie, bij monde van de Voorzitter, prof. dr. Willy Winkelmans gehoord.

Uitvoering van de studie 'Implicaties van de regelgeving en het beleid van de Europese Unie op het Vlaams Havenbeleid'

De Vlaamse Havencommissie heeft in 2001 opdracht gegeven tot het uitvoeren van een studie van de implicaties van de regelgeving en het beleid van de Europese Unie op het Vlaamse havenbeleid. De doelstelling van de studie is het in kaart brengen en het opvolgen van alle voor de havens relevante Europese regelgeving en initiatieven. Een belangrijk deel van de studie is het onderzoek naar de financiering van havenprojecten, de kostendekking en de subsidieregelingen in het buitenland en dat in vergelijking met de Vlaamse situatie. Een grondige kennis hiervan moet de Vlaamse Havencom-

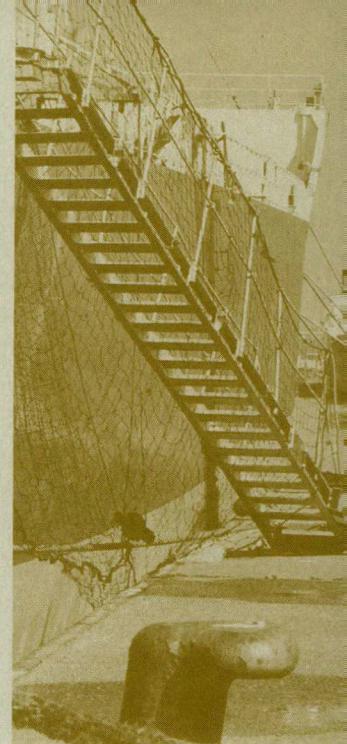
missie toelaten de Vlaamse regelgeving te situeren in internationaal verband en een inschatting te maken van de evolutie en de mogelijke impact van de Europese regelgeving. Een projectgroep en een stuurgroep begeleiden de uitvoerders van de studie. De 'dagdagelijkse' begeleiding gebeurt door de projectgroep. De projectgroep beoordeelt tussentijdse rapporten en stuurt ze eventueel bij. De stuurgroep, die bestaat uit leden van de centrale werkgroep van de Vlaamse Havencommissie en wordt voorgezeten door de Voorzitter van de Vlaamse Havencommissie, doet de inhoudelijke begeleiding van de studie. Ze kan suggesties doen teneinde de studie eventueel bij te sturen, voor zover de gesuggereerde wijzigingen binnen de studieopdracht vallen. Na de volledige afronding van de studie bereidt de stuurgroep een advies voor over de studie. De projectgroep vergaderde op 24 oktober en de stuurgroep op 14 november 2001.

Uitbouw van de website van de Vlaamse Havencommissie

De SERV beschikt sinds enige jaren over een website. In de loop van 1999 werd de website vernieuwd. Daarin komt het onderdeel 'Vlaamse Havencommissie' ruimer aan bod dan vroeger en is nu rechtstreeks te bereiken via www.serv.be/vhc. Het website-onderdeel 'Vlaamse Havencommissie' bevat, naast de algemene informatie (opdrachtomschrijving, samenstelling, secretariaat, publicaties) ook een uitgebreid statistisch onderdeel. Er is ook een pagina gewijd aan interessante links naar andere havenrelateerde websites. De VHC-website wordt stapsgewijs uitgebouwd, waarbij de inhoud bepaald wordt door het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie. Zo werd er bijvoorbeeld in 2001 een deel toegevoegd met statistieken van de voornaamste Europese havens, in vorm zoals deze van de vier Vlaamse havens. Op die wijze wordt het belang van de Vlaamse havens in Europees perspectief duidelijk. Ook in 2001 werd een jargonlijst van haven- en maritieme termen toegevoegd. Deze jargonlijst zal geleidelijk worden uitgebreid. Tenslotte is het de bedoeling om in de toekomst de havenstatistieken sneller te actualiseren. De adviezen en aanbevelingen van de Vlaamse Havencommissie kunnen via de website geraadpleegd worden vanaf 2001. Alle publicaties kunnen via de website worden besteld.

3

Ontwikkelingen in de Vlaamse havens



Ontwikkelingen in de haven van Antwerpen



Industrie

In het begin van 2001 werd door de firma Van Moer Rail een nieuwe loods in gebruik genomen aan kaai 1147 op de Linker Scheldeoever. Het betreft een investering van 8,68 miljoen euro (350 miljoen BEF). Het magazijn heeft een totale oppervlakte van 26.000 m² en werd gebouwd op een concessie van 100.000 m². Het complex bestaat uit 2 loodsen die evenwijdig met elkaar werden gebouwd, met daartussen een overdekte hall waarin de treinstellen worden gereden. De goederen kunnen vanuit de loodsen rechtstreeks op een wagon worden geladen of gelost, onafhankelijk van de weersomstandigheden. Elk van de twee loodsen heeft aan de buitenkant zes laadplaatsen waar vrachtwagens kunnen worden geladen of gelost. Het nieuwe magazijncomplex wordt door Van Moer Rail gebruikt voor de behandeling en de opslag van niet gevaarlijke goederen. Naast het palletiseren en

het verpakken worden nog andere bewerkingen uitgevoerd. Daarvoor is het magazijn voorzien van een palletiseermachine. De behandelde containers worden verplaatst door een 45-ton stacker.

De jongste jaren heeft de behandelingsmaatschappij Werf & Vlasnatie zich steeds meer toegelegd op de semi-industriële logistiek en vooral op opslag, verpakking, verzending en magazijnbeheer van plastic. De verhandelde goederen worden niet enkel door de lokale producenten aangeleverd, maar komen ook aan uit de VS, uit Zuid-Korea en uit Thailand. De goederen worden verder verscheept naar diverse Europese en overzeese bestemmingen. De overgang naar semi-industriële logistieke activiteiten gebeurde in verschillende fasen. In een eerste fase werd een batterij van 98 silo's met een capaciteit van elk 340 m³ geïnstalleerd voor de opslag van polymeren van diverse samenstelling. Bovendien werd een magazijn van 17.000 m² gebouwd. Dit magazijn is onderverdeeld in drie volledig verzegelbare delen om aan de gestelde veiligheidseisen te voldoen. De tweede fase werd gerealiseerd in 2001 en omvatte de bouw van 100 extra silo's, eveneens met een eenheids-capaciteit van 340 m³. In de tweede fase werd ook het magazijn uitgebreid met 16.000 m², verdeeld in drie van elkaar af te sluiten delen. De derde fase van het project voorziet in een verdere uitbreiding van het magazijn met nog eens 18.000 m². De voornaamste klanten van de Werf & Vlasnatie omvatten onder andere BASF, Total Fina Elf, Borealis, BF Goodrich en Monsanto.

Op 8 maart 2001 werd in Antwerpen een 'Heads of Agreement' (HOA) ondertekend door de containerter-

minalexploitant PSA Corporation (Port of Singapore Authority) enerzijds en de Antwerpse bedrijven Compagnie Maritime Belge N.V. (CMB) en Noordnatie N.V. anderzijds en waarbij PSA Corporation een meerderheidsparticipatie verwerft in de Belgische goederenhandelaar Hesse Noord Natie (HNN). HNN kwam tot stand door de fusie van Hessenatie (een 100 % dochter van de CMB) en Noord Natie. Hesse Noord Natie werd hierdoor de belangrijkste Vlaamse goederenbehandelaar die 22 terminals uitbaat, waarvan 6 containerterminals in Antwerpen en Zeebrugge. De goederenbehandelaar biedt een ganse reeks haven- en logistieke diensten aan waaronder containerbehandeling, ro-ro terminals, behandeling van stukgoed en fruit en de opslag van goederen. De gezamenlijke omzet van containers bedroeg in 2000 3,7 miljoen TEU. Door de meerderheidsparticipatie krijgt PSA een vaste voet aan land in de groeiende markt van de container business in Noord-Europa. Het overzees havennetwerk van PSA (reeds tien havens in zeven verschillende landen) wordt door de overname flink uitgebreid. De definitieve overname van HNN door PSA had plaats op 27 maart 2002. Hierdoor neemt PSA een belang van 80 % in HNN. De vooral familiale aandeelhouders van Noordnatie hebben hun volledig belang verkocht aan PSA, terwijl CMB, het moederbedrijf van Hessenatie, voorlopig 20 % van de aandelen behoudt.

In april 2001 besliste Celanese Chemicals om hun tankopslagplaats en -terminal te verplaatsen van de haven van Rotterdam naar het opslagbedrijf ADPO op de Linkeroever van Antwerpen. Chemicaliën die door Celanese Chemicals worden geproduceerd worden vanaf eind 2001 op de Europese markt verdeeld vanuit Antwerpen. Het betreft hoofdzakelijk acetyl producten, acrylaten en ook oxo producten die worden gemaakt in de Verenigde Staten (Texas), Mexico en Singapore. De jaarlijkse trafiek bedraagt meer dan 500.000 ton. De voornaamste reden van de verhuis naar Antwerpen is het feit dat de terminal dicht bij de klant is gelegen. Antwerpen ligt 80 km landinwaarts en beschikt bovendien over uitstekende verbindingen met het hinterland. Hierdoor gebeurt de distributie tot bij de klant sneller en efficiënter. Celanese Chemicals behoort tot Celanese AG en is wereldleider in de productie van basisorganische chemicaliën voor verdere verwerking in industriële processen. In Europa heeft Celanese Chemicals productie-eenheden in Oberhausen en Frankfurt-Höchst in Duitsland en in Taragona in Spanje. In 2000 bedroeg de jaaromzet van Celanese AG ongeveer 5,2 miljard euro (210 miljard BEF) en stelde het bedrijf 13.200 mensen tewerk. De ADPO-groep is een Belgisch opslagbedrijf dat werd opgericht in 1988 en dat tankopslagplaatsen uitbaat in de havens

van Antwerpen en Gent. In 2000 werd een omzet geboekt van 40 miljoen euro (1,61 miljard BEF) en waren er 200 werknemers in dienst. Het contract met Celanese Chemicals zorgt voor een bijkomende tewerkstelling van 15 werknemers. Voor het behandelen van de bijkomende trafiek van Celanese Chemicals investeerde ADPO 30 miljoen euro (1,21 miljard BEF) in 40 extra opslagtanks met een gezamenlijke inhoud van 60.000 m³, waarvan bijna de helft uit roestvrij staal en in een nieuwe aanlegsteiger met vier scheepsposities die een waterdiepte van 14 meter biedt en een lengte van 350 meter heeft. De nieuwe terminal, die de naam 'Terminal C' meekreeg, is gelegen aan het Zuidelijk Insteekdok in het havengebied op de Linkeroever. Halfweg december 2001 werden de resterende stocks vanuit Rotterdam met vier lichters overgebracht naar Antwerpen en op het einde van die maand werden de eerste chemicaliën vanuit de Verenigde Staten en Mexico per zeeschip aangevoerd.

In juni 2001 opende Panalpina een gloednieuw magazijn aan het Straatsburg Dok. Het 'Panalpina Cargo Centre' (PCC) werd speciaal ontworpen voor activiteiten met een hoge toegevoegde waarde. Het magazijn werd opgericht door Van Wellen NV die het op haar beurt verhuurt aan Panalpina. Het gebouw heeft een oppervlakte van 20.000 m² en is opgedeeld in vier zones. De twee grootste delen hebben een totale oppervlakte van 16.500 m². Daarvan werd een oppervlakte van 1.300 m² speciaal ingericht voor de opslag van breekbare en kostbare goederen. Een tweede deel is uitgerust met rekken met een hoogte van 7.20 meter waardoor er 7.400 paletten kunnen worden opgeslagen. Een derde deel, met een oppervlakte van 200 m² werd speciaal gebouwd voor de opslag van gevaarlijke goederen. Het parkeerterrein, achter het magazijn, kan afgesloten worden met twee, acht meter lange, schuifpoorten zodat geladen containers op een beveiligde plaats kunnen worden gestockeerd. Het magazijn is ook uitgerust met 25 laaddokken voor vrachtwagens. Drie van die laaddokken kunnen ladingen met een gewicht tot 16 ton behandelen. Daarnaast zijn er ook nog acht grote poorten, waardoor vrachtwagens tot in het gebouw kunnen rijden om er te worden geladen of gelost. Naast zuivere opslag biedt Panalpina ook nog diensten zoals sorteren, herverpakken, controleren van ladingen, het laden van goederen op Europaletten enz. Panalpina gebruikt het magazijn ook voor haar groepagediensten.

De Duitse chemiereus Degussa kondigde in juli 2001 de bouw aan van een nieuwe productie-eenheid voor methionine in Antwerpen. Methionine is een aminozuur dat gebruikt wordt in de aanmaak van veevoeder. De nieu-

we installatie moet klaar zijn in 2005 en zal een capaciteit hebben van 150.000 ton per jaar. Hiermee zal de productie-eenheid de grootste in zijn soort zijn ter wereld. Belangrijke redenen voor de bouw van de fabriek in Antwerpen zijn de goede lokale infrastructuur en logistieke voordelen die Antwerpen biedt.

Fina Antwerp Olefins, de joint venture van Atofina en ExxonMobil, heeft beslist om de capaciteit van één van zijn Naftakrakers te verhogen tot 1,4 miljoen ton per jaar. Daarvoor zal Fina Antwerp Olefins in Antwerpen een nieuwe oven bouwen. De oven, die volgens de meest geavanceerde technologie zal gebouwd worden, moet klaar zijn in 2002. Tegelijk met de capaciteitsverhoging van de Naftakraker wordt ook de capaciteit van de aanverwante producten zoals propyleen en hogere olefinen opgevoerd.

De Stad Antwerpen besliste in juli 2001 om langsheen de Scheldekaaien een nieuwe cruisterminal te bouwen om de cruiseschepen op een comfortabelere manier te kunnen ontvangen. De voorbije jaren nam het cruiseverkeer steeds in belangrijkheid toe. In 1996 meerde amper 1 cruiseschip in Antwerpen aan met 1.300 passagiers aan boord. In 2001 meerden tientallen cruiseschepen aan met aan boord tienduizenden passagiers. De nieuwe terminal zal ongeveer 1 miljoen euro (40,34 miljoen BEF) kosten en zal gebouwd worden aan kaai 20 en 21 aan de Schelde. De terminal zal het typische uitzicht van de oude havenloodsen niet veranderen. Het gebouw wordt voorzien van ontvangsthall met eethoek voor de passagiers, een bank, een toeristisch infobureau, een balie voor de douane en een ruimte om de bagage van de passagiers te verwerken. Een systeem van gangways zal het de passagiers en hun bagage vergemakkelijken om in te schepen of te ontschepen. Spijs de dramatische gebeurtenissen in New York van 11 september 2001, en de gevolgen daarvan op de cruisemarkt, werd beslist om met de bouw van de terminal door te gaan. De terminal zal klaar zijn tegen september 2002.

Eveneens in juli werd de haven van Antwerpen erkend als de toeleveringshaven voor arabicakoffie die wordt geteeld in Centraal en Zuid-Amerika, in Oost-Afrika, Ethiopië en Nieuw-Guinea en dat wordt verhandeld op de termijnmarkt van New York. Antwerpen is reeds een belangrijke toeleveringshaven voor de levering van robustakoffie die wordt verhandeld op de termijnmarkt van Londen. Deze koffiesoort wordt hoofdzakelijk geteeld in Afrika, India en Zuidoost-Azië. Alhoewel er heel wat robustakoffie wordt verbruikt in Europa werd daarvoor nooit eerder een haven aangeduid als toeleverings-

plaats. De aanduiding van Antwerpen als toeleveringshaven van arabicakoffie zal een belangrijke invloed hebben op de koffietrafiek in de haven.

Begin september 2001 werden door de URS (Unie van Reddings- en Sleepdiensten) twee nieuwe, krachtige sleepboten in dienst genomen. De 'Union Diamond' en de 'Union Sapphire' zijn sleepboten van een nieuwe generatie en kosten 5 miljoen euro (202 miljoen BEF) per sleepboot. Ze werden op een Spaanse scheepswerf gebouwd onder toezicht van een operationeel team van de URS. De twee schepen hebben een lengte van 33 meter en een breedte van 12 meter. Ze werden speciaal ontworpen om grote zeeschepen te assisteren op de Schelde. Met een trekkracht van 63 ton op de paal, zijn ze krachtig genoeg om de grootste containerschepen veilig naar het nieuwe Deurganckdok te brengen. Het Gemeentelijk Havenbedrijf bestelde eveneens 3 krachtige sleepboten met een trekkracht van 60 ton. Deze supermoderne sleepboten zijn uitgerust met Voith-Sneider aandrijving en worden gebouwd door de Belgische scheepswerf SKB. Zij komen in 2002 in dienst.

GeoLogistics Belgium NV startte midden september 2001 met de bouw van een nieuw magazijn aan kaai 650 van de dokken. Het bestaande magazijn aan kaai 380 bleek te klein om de groeiende trafiek te kunnen behandelen. Het nieuwe gebouw heeft een oppervlakte van 4.100 m² en een kantoorruimte van 288 m². Het magazijn is voorzien van vier laadpoorten die uitgeven op een overdekt laadplatform en twee gelijkvloerse poorten. Binnen is het gebouw uitgerust met een computergestuurd rekkensysteem. Met dit systeem wordt het magazijn ingepast in een wereldwijd netwerk van GeoLogistics-vestigingen. Het magazijn zal dienst doen als hub voor de invoer van goederen uit Pakistan, Bangladesh en India.

Midden 2001 werd de nieuwe terminal van de Italiaanse rederij Grimaldi aan het Verrebroekdok op de Linkeroever in gebruik genomen. De 'Grande Mediterraneo' was het eerste schip dat er wagens kwam lossen. Voor de uitbating van de nieuwe 'Antwerp Euroterminal' sloot Grimaldi-groep een joint venture met de goederenbehandelaar Mexico Natie, die de Euro-Med Service tot nog toe behandelde op haar terminal aan Scheldekaai 9. In een eerste fase gebruikt Grimaldi aan de westzijde van het Verrebroekdok een concessie van 20 ha. Naast de Euro-Med Service naar het Middellandse Zeegebied wordt ook de nieuwe trafiek van Fiat-wagens uit Italië met bestemming België en Nederland op de terminal ondergebracht. Het vervoer van nieuwe Fiat-wagens verliep tot dan toe over de weg. In een tweede fase, die vanaf begin

2003 operationeel zal zijn, wordt de terminal uitgebreid met een aanpalend terrein van 45 ha.

Aan Haven 550 (distributiezone Blauwhoef) heeft Carga NV een nieuw container freight station (CFS) in gebruik genomen. Het magazijn is voorzien van 28 poorten met niveauregelaars voor crossdocking, waarbij de goederen zonder opslag rechtstreeks van vrachtwagen in container of omgekeerd worden overgeslagen. Achteraan het magazijn bevindt zich een luifel waar zware colli worden behandeld. Het magazijn heeft een oppervlakte van 8.700m² en beschikt over een spooraansluiting. Carga beschikt er eveneens over een opslagplaats van 8.700 m² die voorzien is van stapelrekken. Er is ook een gebouw voorzien van een rolbrug van 40 ton voor de behandeling van coils. Uit deze opslagplaats levert Carga jaarlijks 50.000 ton coils just-in-time aan de perserij van Opel Antwerpen en 30.000 ton coils voor rekening van Sidmar Gent aan diverse klanten in de Benelux.

Infrastructuur

De Vlaamse regering heeft begin 2001 een masterplan voor de oplossing van de mobiliteitsproblemen in Antwerpen goedgekeurd. Het plan zal een belangrijke impact op de haven hebben. De totale kostprijs van het mobiliteitsplan bedraagt ongeveer 1,49 miljard euro (60 miljard BEF) en moet in een periode van 10 jaar gerealiseerd worden. De belangrijkste projecten met betrekking tot de Antwerpse haven zijn de sluiting van de Kleine Ring via de Oosterweelverbinding, de hernieuwing van de Royerssluis en de Van Cauwelaertsluis en de modernisering van het Albertkanaal. Naast deze projecten heeft het plan betrekking op de wegen- en fietsinfrastructuur in het Antwerpse en op de uitbreiding van het openbaar vervoer. De Oosterweelverbinding is een ringweg met een tunnel onder de Schelde en een brug over het oude havengebied, die de belangrijkste snelwegen met elkaar verbindt en de zuidelijke ring rond Antwerpen ontlast. De haven zal hierdoor beter bereikbaar worden. Deze investering van 595 miljoen euro (24 miljard BEF) neemt het grootste deel van het budget voor haar rekening. De investeringen in de waterwegen betreffen hoofdzakelijk de renovatie van de Royerssluis en de Van Cauwelaertsluis. Deze werken worden op 104 miljoen euro (4,2 miljard BEF) geschat. Het Albertkanaal, dat de haven van Antwerpen met de haven van Luik verbindt, wordt over de volledige lengte bevaarbaar gemaakt voor duwkonvoien van 9.000 ton. Dit werd goedgekeurd in de startnota voor de daartoe nodige aanpassingswerken op het vak Oelegem-Antwerpen door Vlaams minister van Openbare Werken Steve Stevaert. De werken worden geraamd op 248 miljoen euro (10 miljard BEF) en zullen 10 jaar duren. Op korte

termijn wordt 86,75 miljoen euro (3,5 miljard BEF) voorzien voor de bouw van vijf bruggen en 5,70 miljoen euro (230 miljoen BEF) voor de eerste onteigeningen. De doorvaarthoogte zal 9,10 meter bedragen, wat de vaart met vier lagen containers mogelijk moet maken. De diepte van 6,00 meter laat toe dat zowel binnenvaartschepen als kleine zeeschepen het kanaal kunnen bevaaren. De verbredingswerken zullen een schaalvergroting over de hele lengte van het kanaal mogelijk maken en dit vooral voor duwkonvoien, die 40 % van de trafiek vertegenwoordigen.

De IJzeren Rijn spoorlijn verbindt de haven van Antwerpen met het Ruhrgebied en met Oost Europa en is voor Antwerpen van uiterst groot belang. Doordat de lijn 50 km korter is dan de bestaande spoorverbindingen en vooral doordat de lijn over een veel vlakker terrein loopt, bereiken de goederen veel sneller het hinterland. Deze spoorverbinding is lange tijd door België niet gebruikt voor doorgaande goederentreinen. In de jaren negentig uitte België echter de wens de verbinding opnieuw in gebruik te willen nemen. Door de groei van de overslag in de Antwerpse haven werd een directe spoorverbinding met het Duitse Ruhrgebied weer op prijs gesteld. België beriep zich daarbij op het Traktaat tussen Nederland en België van 1839 (het Scheidingsverdrag) en de overeenkomst tussen beide landen van 1873 (het IJzeren Rijn verdrag). Op grond van die verdragen heeft België het recht op de aanleg en het gebruik van die spoorverbinding. Na gesprekken tussen de Belgische Eerste Minister, Guy Verhofstadt, de Federale Minister van Mobiliteit en Vervoer, Isabelle Durant en de Nederlandse Regering in het jaar 2000 leek het erop dat een belangrijke doorbraak in het dossier van de heropening van de IJzeren Rijn in de maak was. Er werd toen beloofd om de verbinding opnieuw te openen voor doorgaande goederentreinen naar en van Duitsland en alles wees er toen op dat de eerste treinen het traject reeds zouden kunnen gebruiken op het einde van het jaar 2002. Nederland begon onmiddellijk met een tracéstudie met de daarbij behorende milieu effecten rapportage. In de Nederlandse provincies Limburg en Noord-Brabant was er echter nogal wat protest tegen de heropening van de spoorverbinding en voornamelijk tegen het tracé dat door het natuurgebied de Mijweg bij Roermond loopt. De provincies opteerden voor een alternatieve route langs de A67. Daarvoor zou een deel van het traject nieuw moeten worden aangelegd. Het werd daardoor ook de duurste variant. Het voordeel voor Nederland was dat deze route in Venlo de grens overging. Venlo is voor Nederland een belangrijk spoorknooppunt en de redenering was dat Nederland daardoor nog enige baat zou hebben bij

de verbinding. Deze variant werd echter door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat afgewezen omdat die te duur is. De vermelde provincies hebben eveneens gepleit voor een beter gebruik van de bestaande verbinding via Luik (de Montzenroute). Gezien de verplichtingen die Nederland heeft aangegaan in de verdragen, is het land niet bij machte om alternatieven aan te dragen buiten haar landsgrenzen. Uit de verrichte tracéstudie is gebleken dat de oorspronkelijke route, met enige aanpassingen om de overlast te beperken, het beste alternatief is. In oktober 2001 zouden België, Nederland en Duitsland een Memorandum of Understanding ondertekenen, waarin de drie landen een dubbelbesluit zouden vastleggen, namelijk over het definitieve tracé en over het al dan niet tijdelijk gebruik van het tracé. België en Nederland konden het echter op dat moment niet eens worden over de kosten van de aanpassing van de route. Volgens de Scheidingsverdragen gebeuren de aanpassingen in Nederland op kosten van België, maar volgens de in Nederland geldende (milieu)regels. Volgens België komen de kosten, inclusief de milieumaatregelen, op 375 miljoen euro. Nederland schat de kosten op 500 miljoen euro. Vermits beide landen niet tot een overeenkomst kwamen over de grootte van de kosten, werd aan het studiebureau KPMG de opdracht gegeven het verschil in kosten te onderzoeken. Intussen zijn de resultaten van die studie bekend. Volgens KPMG ligt het verschil hoofdzakelijk in het feit dat bij de berekeningen de eisen waaraan de kunstwerken moeten voldoen niet gelijk zijn in de twee landen. Bovendien is de post 'onvoorziene kosten' erg verschillend in de beide berekeningen. Het rapport van KPMG geeft niet aan hoe de verschillen kunnen worden overbrugd. Daarover zal moeten worden onderhandeld tussen België en Nederland. Deze onderhandelingen beloven moeilijk te worden omdat de kwestie van het tijdelijk gebruik van het tracé meespeelt. België wil immers het tracé zo snel mogelijk gebruiken en niet wachten totdat de lijn volledig is opgeknapt, vermoedelijk in 2004 of 2005. De relaties tussen beide landen koelden nog verder toen in begin 2002, minister Netelenbos meedeelde dat reeds in november 2001 alle voorbereidingen voor het tijdelijk gebruik van het historisch tracé werden stopgezet. België reageerde daarop door te dreigen om in het dossier juridische stappen te ondernemen.

Op 5 februari 2001 werd het memorandum van overeenkomst tussen Nederland en Vlaanderen getekend betreffende de verdere uitdieping van de vaargeul in de Schelde naar de haven van Antwerpen. Volgens dit memorandum moest de Vlaamse regering uiterlijk op 1 juni haar positie kenbaar maken aan de Nederlandse

regering, die, op haar beurt, ten laatste een half jaar daarna haar standpunt moest bekend maken.

In het kader van de bepaling van het Vlaams standpunt werden er hoorzittingen georganiseerd over de Langetermijnvisie Schelde-estuarium in de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie van het Vlaams Parlement. Op 15 maart werd de Vlaamse Havencommissie, bij monde van de Voorzitter, prof. dr. Willy Winkelmanns gehoord.

Het Vlaams parlement heeft daarna zijn standpunt bepaald met betrekking tot de langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium. Daarbij stelt het parlement een verdere uitdieping van de Schelde voor, waardoor in een eerste fase een tijongebonden vaart met schepen met een diepgang van 12,80 meter mogelijk wordt. Rekening houdend met de bepalingen inzake kielspeling, betekent dit een reële diepgang van 13,10 meter, zodat containerschepen met een capaciteit van 6.500 TEU zonder problemen de haven van Antwerpen zullen kunnen bereiken. Zoals was afgesproken met Nederland, heeft Vlaams minister-president Patrick Dewael dit standpunt vóór 1 juni 2001 aan de Nederlandse eerste minister, Wim Kok, bekendgemaakt. De Nederlandse regering heeft op haar beurt op het einde van het jaar, haar standpunt aan de Vlaamse regering laten weten. Alvorens tot een verdere uitdieping van de Schelde te beslissen wil Nederland meer studies laten uitvoeren van de mogelijke gevolgen van de verdieping. Zo moet een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) van het project worden opgemaakt. Pas als de resultaten van die MKBA gekend zijn wordt het politieke besluitvormingsproces voortgezet.

Op 12 maart 2001 werden de werken aan het Deurganckdok opnieuw stilgelegd nadat de Raad van State, voor de tweede keer, de bouwvergunning schorste. Reeds in juni 2000 heeft het Antwerpse Havenbedrijf de bouwwerken aan het nieuwe containerdok Deurganck laten stilleggen. Dit gebeurde op vraag van het Vlaams ministerie van Ruimtelijke Ordening, nadat de Raad van State de gewestplanwijziging en de bouwvergunning die het nieuwe dok mogelijk moesten maken, op 31 mei 2000 geschorst had. De vorige Vlaamse regering had voor de gewestplanwijziging een spoedadvies bij de Raad van State aangevraagd en gekregen, maar nadien oordeelde diezelfde raad dat bij stedenbouwkundige aanlegenheden geen spoedadviesprocedure gevolgd mag worden. Dit betekent echter niet dat de werken aan het Deurganckdok toen lang onderbroken werden want reeds op 13 juni 2000 leverde de minister van Ruimtelijke Ordening een nieuwe bouwvergunning af. Hij ging daarbij uit van een tweede gewestplanwijziging waarvan het

openbaar onderzoek reeds achter de rug was. De minister riep het algemeen belang in en op grond van de gewestplanwijziging leverde hij een geldige bouwvergunning af. Deze bouwvergunning werd op 7 maart 2001 door de Raad van State opnieuw geschorst. Hierdoor moesten de werken aan het Deurganckdok op 12 maart 2001 andermaal worden stilgelegd. In een poging om uit de impasse te komen gaf minister van Openbare Werken Steve Stevaert vier externe juristen de opdracht een nood- of valideringsdecreet uit te werken. Dat zou toelaten om voor projecten van 'enorm maatschappelijk belang' de bouwvergunning door het Vlaamse parlement bij decreet te laten valideren, ondanks het negatief advies van de Raad van State. Deze manier van werken kwam er op voorstel van de Antwerpse Gemeenschap voor de Haven, AGHA, en werd officieel aan het Vlaams parlement kenbaar gemaakt door de commissie openbare werken van het Vlaams parlement onder voorzitterschap van Mevrouw Wivina Demeester. Het nooddecreet bepaalt dat de overheid voor de bouwvergunning van het Deurganckdok mag afwijken van de bestaande plannen van aanleg. De Vlaamse regering moet wel rekening houden met de Europese richtlijnen inzake de compensatie van natuurwaarden, die door de bouw teloor gaan. Pas dan kan het Vlaams parlement de vergunning bij decreet bekrachtigen. Het nooddecreet werd op 12 december 2001 door het Vlaams parlement goedgekeurd. Nadat het schepencollege van Beveren op 8 april 2002 een gunstig advies had gegeven konden de werken op 13 april 2002 weer van start gaan.

De eerste fase van de bouw van de Main Hub Antwerpen (MHA) werd midden 2001 afgerond. Deze nieuwe containerterminal, die eigendom is van de NMBS, ligt ten noorden van het rangeerstation Antwerpen-Noord, net onder de autosnelweg A12. Het hele project verloopt in verscheidene fasen en kost ongeveer 50 miljoen euro (ongeveer 2 miljard BEF). Momenteel heeft de terminal een capaciteit van 300.000 overladingen per jaar maar vanaf 2005 moet de terminal minstens 600.000 overladingen per jaar aankunnen. De MHA ligt op een terrein van 30 ha. Hiervan is 10 ha voorzien als stapelruimte. De terminaluitrusting bestaat momenteel uit acht sporen. Boven die sporen rijden drie portaalkranen van 70 meter breed en 17 meter hoog. Zes kranen op rubberen banden en met een hefvermogen van 40 ton stapelen de containers optimaal in de acht voorziene blokken.

Nieuwe scheepvaartlijnen

In januari 2001 startte Lauritzen Cool, het vroegere Cool Carriers, een nieuwe rechtstreekse retourdienst naar Zuid-Afrika. De bestaande wekelijkse dienst van Zuid-Afri-

ka naar het Verenigd Koninkrijk en Noordwest-Europa werd vanaf januari 2001 uitgebreid met een veertien-daagse retourdienst die de naam 'Cheetah Service' kreeg. Op de terugreis nemen de schepen van die dienst containers aan dek, maar ook projectlading en voertuigen onder dek mee.

De Zuid-Koreaanse rederij Hanjin Shipping startte begin 2001 een nieuwe dienst naar het zuiden van de Atlantische Oceaan, op basis van een slotcharter bij de Taiwanese rederij Yang Ming Line. Yang Ming onderhoudt de dienst in samenwerking met de Chinese staatsrederij Cosco en de Japanse rederij 'K' Line. De drie rederijen zetten daarvoor vijf schepen in met wekelijkse afvaarten vanuit Felixstowe, Rotterdam, Bremerhaven, Antwerpen en Le Havre naar de Amerikaanse havens Charleston, Miami, New Orleans en Houston. Hanjin krijgt beschikking over 200 TEU maar zet zelf geen eigen schepen in in de dienst. De bediening van de Zuid-Atlantische Oceaan is voor Hanjin een aanvulling op de bestaande eigen dienst over de Noord-Atlantische Oceaan naar New York, Norfolk, Savannah en Manzanillo.

De Noorse rederij Star Shipping startte een conventionele dienst vanuit Antwerpen naar Zuidoost-Azië. De rederij biedt maandelijks afvaarten met 30.000 dwt metende eigen schepen. Star Shipping accepteert lading voor de havens van Kuantan, Singapore, Jakarta of Laem Chabang. Bij voldoende ladingaanbod worden ook andere Zuidoost-Aziatische havens rechtstreeks bediend. Star Shipping was reeds een belangrijke klant van Antwerpen. De rederij voert, met grote boxshaped bulkcarriers, voornamelijk woudproducten aan vanuit havens aan de Noord-Amerikaanse westkust. Op de terugreis worden voornamelijk staalproducten geladen aan de staalterminal van Hessenatie.

De Japanse rederij NYK (Nippon Yusen Kaisha) is in februari 2001 gestart met een nieuwe dienst naar de oostkust van Zuid-Amerika. De nieuwe lijn kreeg de naam 'South America Atlantic Services'. NYK werd actief op die lijn op basis van een slotcharterakkoord met de Chileense rederij CSAV. Op die manier kreeg NYK ruimte aan boord van twee containerdiensten die beide Antwerpen rechtstreeks aanlopen. CSAV is op haar beurt lid van de VSA3-groep, waarvan P&O Nedlloyd, Contship en Hansa Star Line deel uitmaken. Het consortium onderhoudt met zes schepen een wekelijkse dienst uit Antwerpen naar Santos, Parangua, Buenos Aires, Montevideo en Itajai. De tweede dienst is veertiendaags en bedient met kleinere schepen de havens van Rio de Janeiro, Santos, Parangua, Rio Grande en Salvador. De

keuze van NYK Line voor CSAV als Zuid-Amerikaanse partner vloeit voort uit de bestaande samenwerking van de twee rederijen tussen Zuid-Amerika en het Verre Oosten. De schepen van de VSA3-groep worden behandeld aan kaai 736 op de terminal van P&O Ports Belgium in het Delwaidedok. NYK heeft in Antwerpen een eigen kantoor dat optreedt als agent voor de nieuwe South America Atlantic Services.

In maart 2001 ging de Rhinemacs Express Barge Service van start. Deze nieuwe lijn verbindt de terminal van Westerlund op de Linkeroever van Antwerpen met de voornaamste binnenvaarthavens op de Rijn. Rhinemacs Express Barge Service kwam tot stand door de samenwerking van Maritime Carrier Shipping (MACS) uit Duitsland en het Nederlandse Rhinecontainer. Het betreft een wekelijkse dienst. De Duitse aanleghavens zijn Karlsruhe, Mannheim, Mainz, Bonn/Andernach, Duisburg/Neussen en Emmerich. De dienst start in Karlsruhe op dinsdagmiddag en komt aan in Antwerpen op vrijdagmorgen, juist op tijd voor de afvaarten van MACS naar Namibië, Zuid-Afrika en Mozambique.

In maart 2001 besliste Evergreen Marine Corporation uit Taiwan, om samen met de Chinese staatsrederij Cosco Container Lines, de Japanse 'K' Line en het Malaysian International Shipping Corporation Berhad (MISC) een nieuwe lijndienst op te starten van Noord-Europa naar Zuidwest Azië. Het Zuid-Koreaanse Hanjin en het Duitse Senator Lines hebben een vaste capaciteit toegewezen gekregen op die nieuwe lijn. Als pure slotchaterers zullen ze echter geen schepen in de lijndienst inzetten. Met deze lijn start een rechtstreekse verbinding tussen Antwerpen en Port Said, Colombo en Nhava Sheva (Mumbai/Bombay). De nieuwe lijnvaart onder de naam van ISC Europe Express Service (IEX) en ging van start op 21 maart 2001 met de afvaart vanuit Colombo van het schip 'LT Greet' (2.728 TEU), dat eigendom is van Lloyd Triestino, een Italiaanse zustermaatschappij van Evergreen. De eerste aanlegbeurt in Antwerpen had plaats op 14 april. Sindsdien legt iedere zaterdag een schip van de lijndienst aan langsheen de Noordzee Terminal van Noordnatie. Evergreen, Cosco en 'K' Line hebben hun eigen kantoren in Antwerpen, terwijl MISC vertegenwoordigd wordt door Eiffe, Hanjin door Ubemar en Senator Lines door Trimar. De nieuwe lijndienst ging van start nauwelijks anderhalve maand nadat ook MSC (Mediterranean Shipping Company) een rechtstreekse verbinding startte met India en Pakistan.

De Zwitserse rederij MSC koos begin maart Antwerpen als de enige aanloophaven in de Benelux. Aanvankelijk

legden de schepen van MSC iedere twee weken aan in Antwerpen. De frequentie werd begin mei opgevoerd tot één aanloop per week. De capaciteit van de lijn werd ook nog verder opgevoerd door het inzetten van grotere schepen van 2.000 TEU. Vermits die grotere schepen nu ook Valencia, La Spezia, Napels en Piraeus aandoen, kan MSC heel wat lading vanuit Noord-Europa meenemen naar de Middellandse Zee. Bovendien bestaat de mogelijkheid om lading voor Tunis en Algiers, via Valencia, te verschepen vanuit Antwerpen. De nieuwe lijn wordt door Hessenatie behandeld aan kaai 730 van de terminal aan het Delwaidedok.

Steeds meer rederijen leggen grote postpanamax containerschepen in. Ook in de Vlaamse havens Antwerpen en Zeebrugge zijn dergelijke schepen geregeld te gast. In het begin van februari 2001 meerde langs zij de Europa Terminal van Hessenatie het containerschip Knud Maersk van de rederij Maersk Sealand aan. Het schip, met een lengte van 318,20 meter, een breedte van 42,80 meter en een laadvermogen van 82.135 ton, was op dat ogenblik het grootste containerschip dat ooit een Vlaamse haven had aangedaan. Op het schip kunnen 18 rijen containers naast elkaar worden gestuwd. De officiële capaciteit van het schip is 6.000 TEU, maar aangenomen wordt dat het schip meer dan 7.000 TEU kan laden. In september meerde het schip 'MSC Flaminia' aan langsheen de kaai van de Europa Terminal van Hessenatie. Het schip heeft een capaciteit van 6.732 TEU en is daarmee het grootste containerschip dat de haven van Antwerpen ooit aandeed.

In de tweede helft van de maand april 2001 ging een nieuwe maandelijkse lijndienst van start tussen Europa en West-Afrika onder de naam Zenith Line. De dienst is een gezamenlijk initiatief van vier partners: het Belgische Conti Lines, de Franse reder Marfret, GMT Shipping en het Franse SECAM. Conti Lines exploiteert conventionele diensten, waaronder de VIP Line met GMT naar West-Afrika. De nieuwe Zenith Line naar Ivoorkust, Kameroen, Gabon en Angola neemt behalve conventioneel stukgoed ook containers en ro/ro-lading mee.

In april 2001 heeft de Duitse rederij Hamburg Süd Antwerpen opnieuw opgenomen in het vaarschema van de wekelijkse regelmatige lijn Brazil/River Plata Express Service. Een jaar eerder werd Antwerpen geschrapt omdat het vaarschema moeilijk kon worden aangehouden. De containerschepen werden toen behandeld op de Flanders Container Terminals in Zeebrugge. Door een verhoogd ladingaanbod werd beslist om Antwerpen opnieuw rechtstreeks aan te lopen. De regelmatige lijn wordt behan-

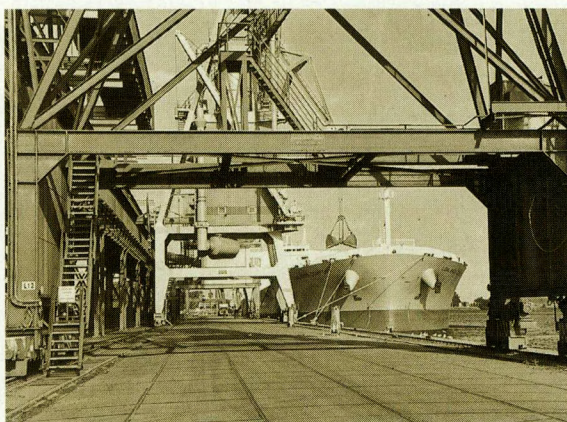
deld op de terminal van P&O Ports aan kaai 736. Antwerpen kon de Duitse rederij overtuigen om een schip van de lijn naar de haven van Antwerpen te noemen. Een gecharterd schip, de MV 'Uranus' werd herdoopt in 'Aliança Antuerpia' en vaart onder de vlag van de Braziliaanse Aliança de Navegação. Het schip heeft een capaciteit van 1.837 TEU en is daarmee het grootste schip dat op die lijn wordt ingezet. In totaal worden zes schepen ingelegd: drie van Aliança, twee van Maersk Sealand en één van Hamburg Süd. De Brazil/River Plata Express Service loopt volgende havens aan: Santos, Buenos Aires, Rio Grande en Sao Francisco do Sul op de Zuid-Amerikaanse oostkust. De lijn is goed voor 50.000 tot 70.000 TEU per jaar in de haven van Antwerpen. De vier partners, Hamburg Süd, Aliança, CMA-CGM en Hapag-Lloyd hebben hun eigen kantoren in Antwerpen.

Begin juni 2001 heeft SAECS (South Africa Europe Container Service) Antwerpen opgenomen in het vaarschema van een wekelijkse dienst naar Zuid-Afrika. Het consortium SAECS bestaat uit Safmarine, Maersk Sealand, Deutsche Afrike Linien (DAL), P&O Nedlloyd en haar dochtermaatschappij Ellerman Harrison Container Line en biedt op dit vaargebied twee diensten. Het is die tweede dienst die voortaan Antwerpen aanloopt. Deze tweede dienst werd in september 2000 gestart met zes schepen. In de maanden mei en juni 2001 werd de vloot gewijzigd. Er worden voortaan grotere schepen ingezet. Safmarine, DAL en P&O Nedlloyd leveren elk twee schepen. Met de lijndienst verbindt SAECS Antwerpen met East London, Port Elizabeth en Kaapstad. In Antwerpen worden de schepen van SAECS behandeld aan de Europaterminal aan de Schelde (kaai 869).

De Franse rederij Delmas is samen met haar Britse zusterrederij OT Africa Line (OTAL) een expresdienst naar Luanda en reeks andere West-Afrikaanse bestemmingen begonnen. Deze expresdienst is één van de vijf lijndiensten die Delmas en OTAL tussen Noord-Europa en West-Afrika onderhouden. Antwerpen is de enige Europese aanloophaven die door al deze diensten rechtstreeks wordt aangelopen. In de eerste dienst worden de ingezette schepen in 2001 en 2002 door grotere eenheden vervangen. De nieuwe schepen vervangen de zes oudere en deels gecharterde schepen in de wekelijkse containerdienst naar Dakar, Abidjan, Lome, Cotonou, Lagos en Tema. In een tweede dienst varen vier kleinere containerschepen naar de meer noordelijk gelegen havens in West-Afrika. De derde dienst telt een vloot van zes conro's die om de acht dagen een afvaart bieden. De vierde dienst is de nieuwe Express Service naar Dakar, Luanda, Onne Port (bij Port Harcourt), Lagos (Tin Can

Island) en Takoradi. De nieuwe Express Service vangt een dertiendaagse dienst met drie conro's naar West-Afrika. De Angolese haven van Luanda wordt voor het eerst in het vaarschema opgenomen. De vijfde dienst van Delmas naar West-Afrika wordt verzorgd door vier conbulkers. Delmas loopt de Antwerpse haven jaarlijks ongeveer 230 keer aan en is goed voor een totaal verkeer van 750.000 ton. Het gaat om zo'n 40.000 TEU, 200.000 ton conventionele lading en 15.000 voertuigen. De schepen worden in Antwerpen behandeld door Noord Natie.

Ontwikkelingen in de haven van Gent



Industrie

Op 13 maart 2001 werd op de kaaien van Sea-Invest/CBM Gent de nieuwe Gottwald 50-tonskraan plechtig in gebruik genomen. Het gaat om een investering van ongeveer 4 miljoen euro (160 miljoen BEF). De kraan zal in diverse dokken worden ingezet, voornamelijk voor de behandeling van kolen, cokes en petroleumcokes en voor de rechtstreekse overslag vanuit Panamax-schepen in kustvaarders en binnenschepen.

Midden 2001 werd door Citrus Coolstore een nieuwe uitbreidingsfase afgerond, met de bouw van een nieuw tankpark voor de opslag van vers geperst fruitsap in bulk. Daarmee stijgt de opslagcapaciteit van het bedrijf voor dit product tot 24.000 ton en neemt de totale capaciteit van de terminal op de rechteroever van het Sifferdok met bijna de helft toe. In 2001 werden op de terminal van Citrus Coolstore 240.000 ton fruitsap gelost, aangevoerd door 23 koelschepen. Het overgrote deel daarvan - ongeveer 95% - werd in bulk aangevoerd.

Op de voormalige MG-Terminal aan het Sifferdok investeerde Sea-Invest in een productiefabriek voor potgrond, met daarbij horende terminal voor turfverwerking,

voor Peltracom Potgrond divisie. Sea-Invest zal eveneens instaan voor de lossing van de zeeschepen en voor de overslag naar de productiezone. In de hallen zal zowel potgrond in bulk als in zakgoed worden geproduceerd.

De Amerikaanse groep Tower Automotive Belgium startte in het najaar 2001 de bouw van een nieuwe fabriek in de Gentse havenzone. De bedrijfsgebouwen beslaan 44.000 m² en vergen een investering van 69,41 miljoen euro (2,8 miljard BEF). In de fabriek zullen o.a. ophangingsmodules voor de nieuwe Volvomodellen worden aangemaakt.

Op 15 december kon Furness Logistics haar nieuw gebouw (ruim 12.000 m²) in de Eddastraat in gebruik nemen. In 2002 zullen nog de bouw volgen van een loods van 9.000 m² en van 17.500 m². Met deze uitbreiding krijgt het bedrijf nieuwe groeikansen door het aantrekken van nieuwe klanten en door de mogelijkheid aan bestaande klanten een betere service te verlenen. De behoefte aan goed en gekwalificeerd en gemotiveerd personeel loopt gelijk met de expansie van de gebouwen. In 2001 werden meer dan 50 nieuwe personeelsleden aangeworven.

De Gentse personenwagenfabriek Volvo Cars Gent bereidt zich voor op de productie van een nieuwe reeks modellen. De capaciteit wordt opgedreven van 160.000 naar 270.000 auto's per jaar en er komen 1.400 nieuwe jobs. De productieverhoging gaat door in de bestaande fabrieksgebouwen o.m. door aanpassingen door te voeren in de bestaande fabrieken, door een deel van de logistieke activiteiten te verplaatsen naar de Skaldenstraat en door in de eindassemblage een nachtploeg te organiseren. Voor Volvo Cars Gent betekent dit een investering van ongeveer 340 miljoen euro (14 miljard BEF).

De Scandinavische woudproductengroep StoraEnso besloot om in Langerbrugge een nieuwe papierfabriek te bouwen met een capaciteit van 400.000 ton per jaar. De fabriek zal over de nieuwste technologieën beschikken en wordt de grootste papierfabriek ter wereld. Het gaat om een investering van 430 miljoen euro (17,3 miljard BEF). Deze nieuwe productie-eenheid, die eind 2002 operationeel moet zijn, zal hoogwaardig papier produceren voor onder meer kranten, magazines en publiciteitsbrochures. Als grondstof zullen gerecycleerde vezels en gebruikt papier worden gebruikt die in een straal van 300 km zullen worden opgehaald. De nieuwe fabriek zal lijn twee aflossen van de bestaande productie-eenheid in Langerbrugge. Door de ingebruikname van

de nieuwe productie-eenheid zal de omzet verdubbelen tot 248 miljoen euro (10 miljard BEF) en zal de tewerkstelling stijgen van 410 naar 450 personen. De productie zal hoofdzakelijk bestemd zijn voor de Europese markt maar ook voor de overzeese export. Dit zal zorgen voor bijkomende haventrafiek in Gent.

Infrastructuur

De belangrijkste infrastructuurwerken in de haven van Gent betreffen de uitbouw van het Kluizendok-complex, teneinde een voldoende reserve aan goed uitgeruste, watergebonden bedrijventerreinen te creëren. In 2001 werden de eerste fase van de bouw van de kaaimuur van het Kluizendok en het derde deelcontract van de eerste fase van de baggerwerken beëindigd.

De eerste fase van de bouw van de kaaimuren werd in november 1995 toevertrouwd aan de Tijdelijke Vereniging Besix-Strukton De Meyer voor een bedrag van 21,15 miljoen euro (853 miljoen BEF). Deze werken omvatten de bouw van een kaaimuur over een lengte van 1.500 meter, waarvan 1.000 meter evenwijdig met het Kanaal Gent-Terneuzen, 250 meter in het schuin gedeelte en 250 meter in het dok zelf (zuidzijde dok). Deze werken zijn volledig voltooid; de voorlopige oplevering vond plaats op 15 februari 2001.

De baggerwerken behelzen het vrijbaggeren van de eerste fase van de kaaimuren, alsook het realiseren van een eerste gedeelte van het dok zelf. Tegelijkertijd worden de omliggende terreinen opgehoogd met de uitgebaggerde specie. Deze werken worden geleid door de Afdeling Bovenschelde van het Vlaams gewest. De twee eerste deelcontracten werden reeds in 1999 opgeleverd, het derde deelcontract werd opgeleverd op 22 juni 2001.

De verlenging van de ontsluitingsweg op industriegebied Moervaart-zuid had tot doel het industriegebied aan de Moervaart-zuid verder te ontsluiten, teneinde een aantal nieuwe vestigingen (ondermeer Oxyplast) toegankelijk te maken. Het bevel tot aanvang werd gegeven op 16 oktober 2000. De voorlopige oplevering had plaats op 20 april 2001.

In 2001 werd verder gewerkt aan de tweede fase van de bouw van het Kluizendok. De werken behelzen de bouw van de kaaimuur aan de noordzijde van het Kluizendok, en dit over een lengte van ongeveer 1.850 meter. Deze werken werden aangevat op 5 juni 2000. Eind december 2001 waren 850 m kaaimuur uitgevoerd (aanvang kant kanaal).

Er werd ook verder gewerkt aan de vernieuwing van de kaaibevloering van de Port-Arthurkaai. Deze werken houden een totale vernieuwing van de kaaibevloering op de Port-Arthurkaai in (van kaai 270 tot kaai 365). De werken verlopen gefaseerd om de kaaiactiviteiten met de minst mogelijke hinder te laten verlopen en zijn gestart op 19 april 1999. Het einde van de renovatie is voorzien voor januari 2002.

De onderhoudsbaggerwerken in de dokken van het Havenbedrijf worden uitgevoerd op basis van een 'overeenkomst voor samenwerking' met het Vlaamse Gewest. Deze overeenkomst werd voor 2 jaar afgesloten door de Gemeenteraad in zitting van 20 september 1999.

In 2001 werden onderhoudsbaggerwerken met de emmerbaggarmolen uitgevoerd in het Grootdok t.h.v. het zuidelijke uiteinde, in het Sifferdok (linkeroever) en het Rodenhuizedok (gedeelte van de rechteroever).

Teneinde het Kluizendokcomplex te voorzien van de noodzakelijke wegenis voor ontsluiting van het gehele gebied, werd een studieopdracht gegeven aan de Tijdelijke Vereniging S.W.K. - Libost Groep. Een eerste fase van deze weg zal worden aangelegd aan de noordzijde van de Kluizendoksite, namelijk tussen de Terdonkkaai en de huidige spoorlijn 55. Deze werken werden aanbesteed op 23 november 2001 en kunnen starten van zodra de bouwvergunning verleend wordt.

Ontwikkelingen in de haven van Zeebrugge



Industrie

Op 5 juli 2001 werd in de achterhaven van Zeebrugge het nieuwe voertuigencentrum Toyota Motor Europe Marketing and Engineering (TMME) in aanwezigheid van Vlaams Minister van Werkgelegenheid, Renaat Landuyt in gebruik genomen. Het nieuwe Vehicle Logistics Centre (VLC) vertegenwoordigt een investering van 10 miljoen euro (403,4

miljoen BEF) en stelt een veertigtal mensen tewerk. Het centrum is de recentste stap van Toyota naar de optimalisatie van de bevoorrading en de klantentevredenheid in Europa en naar het beperken van kosten en leveringstermijnen. De nieuwe vestiging heeft een oppervlakte van 25 ha, waarvan er 2,50 ha bebouwd zijn, en heeft een opslagcapaciteit van 10.000 voertuigen. Het VLC zal in Zeebrugge vier sleutelfuncties vervullen. Vooreerst zal de terminal worden gebruikt voor de aanvoer per schip vanuit het Verenigd-Koninkrijk en Japan. Het centrum wordt tevens de uitvoerhaven van de Toyota Yaris die in Valenciennes in Noord-Frankrijk wordt geproduceerd. Het VLC zal eveneens de functie van centrale voorraad vervullen en als dusdanig de montage van PPO's (Post Production Option), de PDI (Pre Delivery Inspection) en de DDD (Direct Dealer Delivery) voor de Benelux voor haar rekening nemen. Tenslotte zal de terminal als doorvoerhaven dienst doen voor naar Frankrijk te exporteren wagens, die vanuit Zeebrugge naar Toyota's voertuigencentrum in Valenciennes zullen vervoerd worden.

In juni 2001 startte de Catalaanse logistieke dienstengroep Sintax met een car center voor het nazicht en de montage van opties op de Toyota-auto's die de haven van Zeebrugge passeren. Sintax is één van de grootste Spaanse transporteurs en logistieke dienstverleners met een wagenpark van 550 vrachtwagens en met negen logistieke centra die in 2000 samen 800.000 auto's behandelden. De montage van opties (zoals bijvoorbeeld airco, kinderzitjes, spoilers enz.) die tegemoet komen aan de specifieke vraag van de koper, is een activiteit die zorgt voor toegevoegde waarde aan de aanwezigheid van Toyota in Zeebrugge. Sintax Logistics Zeebrugge stelt in de startfase 30 mensen tewerk. Dit aantal zal later nog toenemen.

Eind 2001 heeft Tropicana beslist om in Zeebrugge een fabriek te bouwen voor het verwerken van fruitsappen. De nieuwe fabriek wordt gebouwd in de achterhaven van Zeebrugge en moet in 2003 operationeel zijn. Sinds 1999 voert Tropicana fruitsappen aan via de haven van Zeebrugge. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de magazijnen van Flanders Cold Centre, een dochter van Sea-Invest voor de opslag en de verdere doorvoer naar productie-eenheden in Borgloon en in Parijs. Reeds snel na de start van deze trafiek bleek Tropicana de mogelijkheden te bestuderen om in Zeebrugge een productie- en verpakkingsfabriek op te richten. De bouw van de fabriek is de grootste investering van Tropicana buiten Noord-Amerika en wordt de grootste productie-eenheid van Tropicana in Europa. De installatie zal een oppervlakte hebben van 33.000 m² en sluit direct aan op de loodsen van

Flanders Cold Centre. Het project wordt in het voorjaar van 2003 operationeel, na een grondige test- en evaluatieperiode die al in september 2002 een aanvang zou nemen. Het bedrijf voorziet in de eerste fase al een aanwerving van 100 tot 120 werknemers. Een derde daarvan zal instaan voor het mengen van de fruitsappen en het vullen van de drankkartons in opdracht van Tropicana; twee derden zal werken voor Sea-Invest dat zorg zal dragen voor de logistiek. In de aanvangsfase van het project worden drie productielijnen voorzien, samen goed voor een capaciteit van 80 miljoen liter fruitsap per jaar. Uitbreiding tot tien lijnen, goed voor 400.000 ton, is mogelijk. De bouw van de installatie in Zeebrugge zal bijkomende trafieken naar Zeebrugge brengen. De huidige aanvoer gebeurt nog louter conventioneel. In de toekomst zullen bulkschepen, met gespecialiseerde tanks, de fruitsappen aanvoeren vanuit Brazilië en Florida. Deze schepen kunnen ook 500 tot 600 containers laden. Op die manier zou er ook fruit vanuit Brazilië kunnen worden aangevoerd.

Het distributiecentrum van het Japanse Bridgestone Firestone in de achterhaven van Zeebrugge behandelt tot nu toe enkel vrachtwagen- en busbanden. Het bedrijf beschikt daarvoor over een loods met een oppervlakte van 28.000 m². De concessie werd in 2001 rechtstreeks genomen en in december 2001 werd beslist dat de activiteiten zullen worden uitgebreid tot de distributie van banden voor personenwagens. Daarvoor zal het distributiemagazijn van het bedrijf worden uitgebreid.

Door de gebeurtenissen in de Verenigde Staten van 11 september 2001 werd de energiemarkt er grondig verstoord. Dit resulteerde in een overschot van aardgas op de Amerikaanse markt. Hierdoor moesten de levering van LNG worden verminderd. Bovendien ondervinden de LNG-tankers in de Amerikaanse havens vertragingen door de strengere controles. Dat is onder meer het geval voor de leveringen van vloeibaar aardgas afkomstig van het Bonny-veld in Nigeria. Het betreft hier één van de belangrijkste contracten voor de levering van aardgas ter wereld, waarvoor een belangrijke vloot LNG-schepen wordt ingezet. Een deel van het Nigeriaanse gasoverschot wordt nu op de internationale markt aangeboden. De eerste lading Nigeriaans aardgas werd midden oktober 2001 op de Zeebrugse LNG-terminal gelost. Distrigas wil een nieuwe functie toekennen aan de installatie in Zeebrugge, namelijk de ontvangst van leveringen LNG die wereldwijd 'spot' worden verhandeld. Het Belgische methaanschip 'Methania' werd door Distrigas tijdelijk verhuurd aan Tractebel LNG North America en aan Gas Natural. Daardoor worden er op de

LNG-terminal van Zeebrugge minder tankers met Algerijns aardgas gelost. Hierdoor komt terminalcapaciteit vrij om ladingen LNG van andere bronnen te ontvangen. Ook op het einde van 2001 en in het begin van 2002 werden extra ladingen LNG via de terminal in de Zeebrugse voorhaven aangevoerd.

In november 2001 besliste de bijzondere algemene vergadering van Distrigas tot de splitsing (demerger) van de onderneming en de oprichting van een aparte onderneming voor aardgashandel en aardgastransit die onafhankelijk als aardgastransportonderneming zal werken. Bij die beslissing werd bijzonder rekening gehouden met de overgang naar het regime van gereguleerde toegang tot de transport- en LNG-infrastructuur van Distrigas. Bovendien werd rekening gehouden met een nieuwe gasrichtlijn van de Europese Commissie die bepaalt dat de activiteiten van aardgastransport en aardgashandel enkel nog kunnen uitgeoefend worden door aparte juridische entiteiten. Na de splitsing zal Distrigas zich toeleggen op de aardgashandel, terwijl bij Fluxys, de nieuw opgerichte onderneming, de aardgas-transportactiviteiten worden ondergebracht.

Infrastructuur en milieu

Op 17 mei 2001 had de overdracht plaats van de aandelen van het Vlaams gewest in de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen nv (MBZ) aan de Stad Brugge, en dit voortvloeiende uit het nieuwe havendecreet van 2 maart 1999. Het Vlaams gewest was tot dan toe meerderheidsaandeelhouder in het havenbestuur van Zeebrugge. Door de overdracht van de aandelen wordt MBZ een autonoom havenbedrijf.

De werken aan de nieuwe kaaimuur van het Wielingendok in de westelijke voorhaven van Zeebrugge werden in 2001 afgerond. De kaaimuur, die een totale lengte heeft van 657 meter, zal worden gebruikt ten behoeve van de papier- en pulpterminal, waarvan StoraEnso een belangrijke klant is.

In het jaar 2000 werden de werken aangevat voor de bouw van een nieuwe kaaimuur aan de noordelijke zijde van het Albert II-dok. De eerste fase betreft een kaaimuur met een lengte van 193 meter. In 2001 werd door het havenbestuur beslist om de in uitvoering zijnde kaai met 190 meter te verlengen. Daardoor ontstaat een ruime aanlegplaats langs de containerterminal die aan de noordzijde van het Albert II-dok gepland is. Deze terminal sluit aan op de terminal van Sea-Ro aan het Wielingendok, waar o.m. de StoraEnso-trafieken en de dienst naar Göteborg ondergebracht zijn.

De 6^e fase van de herstelling- en renovatiewerken aan de kaaimuur van de Leopold II-dam in Zeebrugge werden uitgevoerd door de tijdelijke vereniging Smet Boring - Intersol.

Met het besluit van de Vlaamse regering van 17 juli 2000 werd een gedeelte van het vogelrichtlijngebied gecompenseerd of opgeheven. Daardoor werd de studie voor het opstellen van een milieu-effecten-rapport (MER) voor de uitbouw van de achterhaven geheroriënteerd. In overleg met de administraties werden verschillende alternatieven uitgewerkt die in aanmerking worden genomen betreffende het resterende vogelrichtlijngebied (174 ha) in de achterhaven. Deze alternatieven gaan van een volledige invulling als havengebied tot het behoud van deze resterende polders. Doordat de MER-procedures erg ingewikkeld en tijdrovend zijn werd door het havenbedrijf beslist om een deelprojectmer aan te vatten om de uitbouw van het Zuidelijk Kanaaldok te vrijwaren. Gelijklopend zal aan het MER voor de volledige achterhaven worden verder gewerkt. In deze studies zullen de nodige ecologische maatregelen bepaald worden.

In de oostelijke voorhaven werd nog voor het broedseizoen het sterneneiland uitgebreid tot meer dan 5 ha. Het kunstmatig schiereiland werd afgewerkt met schelpen ter hoogte van de hoogwaterlijn en met vegetatiebeplantingen in de buurt van de havendam. Het sterneneiland werd aangelegd om het verlies van broedgebieden van zeldzame zeevogels in de westelijke voorhaven te compenseren. Met de bouw van het sterneneiland werd voor de vogels een alternatief broedgebied gecreëerd en kan de volledige uitbouw van het Albert II-dok worden uitgevoerd.

Scheepvaartlijnen

Eén jaar nadat de aanloop van Zeebrugge werd omgekeerd voor een aanloop in Antwerpen, keerde de rederij Jamaica Producers Shipping eind januari 2001 naar Zeebrugge terug. Jamaica Producers Shipping legt zich toe op het verschepen van bananen uit de Centraal-Amerikaanse landen Jamaica en Costa Rica naar Noordwest-Europa. Op de terugreis wordt er conventionele lading en breakbulk verscheept. Op deze dienst worden slechts een viertal havens aangelopen, te weten Kingston in Jamaica, Puerto Limon in Costa Rica, Portsmouth in het Verenigd-Koninkrijk en Zeebrugge in continentaal Europa. Deze dienst wordt uitgebaat op basis van een wekelijkse afvaart in beide richtingen door middel van vier schepen.

In januari 2001 werd een nieuwe containerlijn vanuit Zeebrugge naar Algeciras opgestart. Het betrof een uitbreiding naar Zeebrugge toe van de France-West Africa dienst van de Deense rederij Maersk Sealand. De schepen van deze nieuwe dienst werden behandeld aan de OCHZ (Ocean Containerterminal Hesse Zeebrugge). De rotatie van de nieuwe dienst was als volgt: Algeciras, Montoir, Duinkerke, Zeebrugge, Brest, Montoir, Algeciras. De haven van Algeciras ligt vlak bij Gibraltar en is een belangrijk kruispunt van verschillende belangrijke containerlijnen. Via de overslagmogelijkheden in Algeciras bood de nieuwe lijn dus nieuwe verschepingsmogelijkheden naar tal van bestemmingen, wereldwijd. Deze dienst werd echter op het einde van de maand april reeds gestaakt door het gebrek aan lading. Maersk Sealand behoudt echter een feedermogelijkheid in Zeebrugge met één van de schepen van CP Logistics, die eveneens Antwerpen en Rotterdam bedient.

Op het einde van de maand februari 2001 startte UECC (United European Car Carriers) een wekelijkse dienst naar Ierland. Op dat moment startte de productie van de Yaris in de nieuwe fabriek van Toyota in het Noord-Franse Valenciennes. Dit nieuwe model wordt door UECC vanuit Zeebrugge vervoerd naar de markten van het Verenigd-Koninkrijk en Ierland. De Noorse rederij zet daarvoor haar nieuwste schip in, de 'Autosky' dat 2.000 personenwagens kan laden. Wekelijks volgt het de volgende route: Zeebrugge, Bristol, Dublin, Emden, Sheerness en Zeebrugge. In Zeebrugge treedt CTO op als goederenbehandelaar.

Vanaf 1 mei 2001 biedt de Engelse rederij P&O Stena Line opnieuw de mogelijkheid aan om, als passagier, per ferry vanuit Zeebrugge naar Dover te varen. De rederij zet al vele jaren drie moderne vrachtschepen in op die vier uur durende overvaart. Deze schepen vervoerden tot dan toe enkel begeleide en niet begeleide vrachtwagens. Ze zijn uitgerust met een zelfbedieningsrestaurant, een bar en een winkel die alcohol- en tabaksartikelen verkoopt. Er worden echter enkel passagiers met een voertuig en eventueel met caravan aanvaard tegen tarieven die een stuk lager liggen dan de andere kanaalverbindingen. Met de beslissing van P&O Stena Line om de lijn op Dover ook voor passagiers open te stellen, beschikt Zeebrugge opnieuw over twee passagiersdiensten. De andere dienst is Zeebrugge-Hull die door P&O North Sea Ferries wordt uitgebaat. Deze dienst is bij de toeristen die naar Noord-Engeland, Wales en Schotland reizen erg populair: jaarlijks boeken ongeveer 400.000 personen deze overtocht. Het openstellen van de vrachtlijn naar Dover voor passagiers met hun

voertuig is het gevolg van het vrijkomen van ruimte aan boord van de ferryschepen door het dalend vrachtverkeer op die lijn.

In de eerste week van mei 2001 werd een nieuwe lijn gestart vanuit Zeebrugge naar Grimsby in Engeland. Iedere maandag legt een autoschip van de Duitse rederij E.H. Harms Car Feeder Service (EHHDFS) aan. In een eerste fase werden Toyota's vanuit Grimsby aangevoerd en vanaf juli werden er ook personenwagens geladen in Zeebrugge voor diverse Europese bestemmingen. CTO Zeebrugge treedt op als goederenbehandelaar. E.H. Harms Car Feeder Service is een joint venture tussen E.H. Harms uit Bremen en de Japanse rederij 'K' Line. EHHDFS heeft een vloot van 11 kleine schepen voor het vervoer van personenwagens. Alle schepen hebben een ijsklasse en worden ingezet tussen havens in de Baltische Zee en de Noordzee.

Op vrijdag 22 juni 2001 werd Zeebrugge geselecteerd als de best geschikte en meest gunstig gelegen aanloophaven voor een dagelijkse passagiers- en vrachtdienst tussen Schotland en het Europese vasteland. De idee om een vaste ferryverbinding tot stand te brengen tussen Schotland en het Europese continent ontstond enkele jaren geleden. Studies wezen toen uit dat de ontwikkeling van de Schotse economie afhankelijk is van de toegang tot de Europese markt. Daarom zette de Scottish Enterprise in 1999 een stuurgroep op om de haalbaarheid van zo'n verbinding te onderzoeken en indien mogelijk voor te bereiden. In Scottish Enterprise waren onder meer de Scottish Tourist Board, Fife Council en Scottish Enterprise Network vertegenwoordigd. Met de uitgesproken steun van de Schotse overheid werd in september 2000 Superfast Ferries als uitvoerende rederij aangeduid. Superfast Ferries is een Griekse rederij die behoort tot de Attica Enterprises Holdings. Superfast Ferries zal vanaf mei 2002 vanuit Zeebrugge iedere dag een afvaart aanbieden naar Rosyth, gelegen op een 10-tal km van Edinburgh. In 2001 werden daarvoor twee nieuwe schepen gebouwd op de Flenders Werft in Duitsland. In Zeebrugge zullen de schepen aanleggen aan de Car Ferry Terminal op de Doverlaan. Deze terminal beschikt nog over een aantal vrije laadsteigers en het terminalgebouw is geschikt als in- en onschepingsruimte voor passagiers.

Vanaf juli 2001 werden de schepen 'Norstar' en 'Norland' die de lijn Zeebrugge-Hull verzekerden vervangen door twee grotere, vernieuwde schepen van P&O North Sea Ferries, de 'Norsun' en de 'Norsea'. Op de lijn Rotterdam-Hull werden vanaf dat ogenblik twee gloednieuwe super-

schepen 'Pride of Rotterdam' en de 'Pride of Hull' ingezet ter vervanging van de 'Norsun' en de 'Norsea' die tot op dat moment tussen Rotterdam en Hull vaarden. Ze worden nu ingezet op de route van Zeebrugge naar Hull nadat ze grondige verbouwingswerken op een scheepswerf in Bremerhaven ondergingen. Door de vervanging van de twee schepen wordt niet alleen de capaciteit van deze gemengde (passagiers en vracht) dienst met ongeveer 10 % verhoogd, maar ook de standaard en de kwaliteit van de dienst verbeterd. Dagelijks kunnen 1.000 overnachtende passagiers aan boord worden genomen. De schepen zijn hiervoor uitgerust met 345 cabines, die elk beschikken over een eigen douche, toilet en lavabo. Daarnaast bevinden zich aan boord nog een à la carte restaurant, een buffet voor 464 personen, diverse bars, een casino, winkels, een bioscoop, een speelruimte voor kinderen en een pianobar. De vrachtruimte biedt plaats aan 850 personenwagens of 180 opleggers van 12 meter lengte. Er wordt evenwel steeds een mix van personenwagens, bussen, caravans, trailers en projectcargos aan boord genomen. De Zeebrugge-Hull dienst ging in 1974 van start met de 'Norwave' en de 'Norwind'. In 1987 werden beide schepen vervangen door de 'Norstar' en de 'Norland', die nu op hun beurt werden vervangen door de 'Norsun' en de 'Norsea'.

In juli 2001 startte de Noorse rederij LaLine een vaste scheepvaartverbinding tussen Zeebrugge en Larvik en Fredrikstad. LaLine is een vrij jonge rederij die vanuit verschillende Europese havens, waaronder ook reeds Antwerpen, op Noorse bestemmingen vaart. De basislading van de nieuwe lijn bestaat uit granietblokken die vanuit Noorwegen worden aangevoerd. Deze basislading wordt op conventionele wijze verscheept. De basislading granietblokken wordt verder aangevuld met containerlading. De schepen worden in Zeebrugge behandeld door CTO (Combined Terminal Operators) aan kaai 410 in het Noordelijk Insteekdok van de achterhaven.

In 2001 startte Wallenius-Wilhelmsen Lines (WWL) met logistieke activiteiten waarbij de terminal ook als Vehicle Holding Center werd ingezet. Ford en Toyota wagens worden er gestockeerd voor doorvoer en verscheeping naar respectievelijk het Verenigd Koninkrijk en naar Zwitserland, Oostenrijk, West Afrika, Slovenië en Kroatië. Het gaat om een totaal volume van 120.000 wagens. Aan sommige wagens worden ook opties toegevoegd voordat ze naar de klant worden verscheept.

Ontwikkelingen in de haven van Oostende



Industrie

Tot eind 2000 waren vier bedrijven actief op de terreinen van Plassendale Chemie: CNO, Euroftal, Proviron en Hüber. De gronden, ongeveer 50 ha in totaal, waren in handen van CNO en van MIO, de investeringsmaatschappij van Proviron. CNO, een afdeling van de BASF-groep, besliste eind 1999 om de productie van kunstmeststoffen te staken onder meer omwille van de hevige concurrentie van de voormalige Oostbloklanden. Naast de productie van kunstmeststoffen zorgde CNO echter ook voor de utiliteitsvoorzieningen voor de hele chemische site. Om deze activiteiten over te nemen waren er in de loop van 2000 diverse contacten met gespecialiseerde firma's. Bovendien vroeg Euroftal, eigendom van de Italiaanse SISAS-groep, een gerechtelijk akkoord aan. Begin 2001 kwam er een oplossing uit de bus voor de hele chemische site. Proviron integreert de Euroftal-vestiging in haar bedrijf. Hierdoor komt er een einde aan de relatie tussen Euroftal en de SISAS-groep. Bovendien neemt Proviron ook de activiteiten betreffende het toezicht en het onderhoud op de utiliteitsvoorzieningen over van CNO.

Infrastructuur

Door de Vlaamse regering werden de nodige budgetten ter beschikking gesteld voor de verbetering van de kustverdediging van Oostende en voor de modernisering van de haven. Om het nodige veiligheidsniveau voor Oostende te bereiken wordt er een nieuw strand aangelegd vanaf de Capucijnenstraat in de richting van het Casino-Kursaal. Het nieuwe strand sluit geleidelijk aan op het Groot Strand. Het zand nodig voor de aanleg van het groeistrand, zal afkomstig zijn van de verbreding en de verdieping van de vaargeul. De verdieping van de vaargeul is nodig om de haven beter toegankelijk te maken voor grote ferries, cruiseschepen en vracht-

schepen. Om die diepere vaargeul evenals het nieuw aangelegde strand te beschermen is het noodzakelijk twee nieuwe havendammen te bouwen. De nieuwe westelijke dam situeert zich ter hoogte van de Capucijnenstraat terwijl de oostelijke dam zich in het verlengde van de Hendrik Baelskaai bevindt.

De spoorbundel Tilbury, gelegen op het kruispunt van de nieuwe verbindingsweg Kennedy-De Bolle en de Vergunningenstraat, werd volledig heraangelegd. Vanaf juli 2001 worden er containertreinen behandeld. Deze spoorbundel werd destijds aangelegd om de kolen die vanuit de Engelse haven Tilbury werden aangevoerd, verder te vervoeren naar de fabrieken van Cockerill Sambre. De spoorbundel geraakte in onbruik na het wegvallen van de kolentrafiek. In het kader van de recente trafiekontwikkelingen in de haven had Oostende nood aan een betere spooraansluiting. De renovatie van de Tilbury-bundel past in dit kader. Op deze bundel worden thans de containers behandeld, die via de lijn Oostende-Ipswich van Ferryways worden verscheept. Dagelijks worden containers geladen en gelost op en van de trein naar Athus. Om de andere dag komt er ook een lading toe vanuit Novara in Italië voor de Engelse firma EFS.

Het is de bedoeling om het industrieterrein Plassendale 1 tegen midden 2003 te ontsluiten via de weg en het spoor. De nieuwe havenweg die thans in Plassendale 1 wordt aangelegd, zal verbonden worden met de A10 door verbeteringswerken aan de Stationsstraat in Oudenburg. De overbrugging van het kanaal Gent-Oostende werd in 2001 uitgevoerd door de firma Depret NV uit Zeebrugge. De nieuwe brug wordt gebouwd in de buurt van het Plassendale Sluizencomplex. Deze brug werd eind september 2001 op een ponton over zee aangevoerd uit Gent en ter plaatse geïnstalleerd. De ontsluiting per spoor zal gebeuren door het doortrekken van een spoor vanaf de Chemische site naar Plassendale 1. Daarvoor moet er een spoorbrug worden gebouwd over het kanaal Gent-Oostende. Deze brug werd aanbesteed op 16 november 2001 en de werken gingen van start in mei 2002.

Op zondag 21 oktober 2001 werd het sluitstuk van de Oostendse ring, Kennedy rondpunt -De Bolle, officieel geopend door minister van Openbare Werken Steve Stevaert. Door de ingebruikname van dit laatste stuk kan het zware wegtransport de voorhaven bereiken zonder door het stadscentrum te moeten rijden. Hierdoor worden de haventerminals vlotter bereikbaar vanaf de A10. De verbinding loopt via een tunnel onder de spoorbundel en met twee ophaalbruggen over de Handels-

dokken van het Kennedy rondpunt naar het vroegere huis De Bolle, dat tijdens de werken werd gesloopt.

In het najaar van 2001 heeft minister van Defensie Flahaut bekend gemaakt welke Belgische militaire basissen zullen afgebouwd en gesloten worden en welke er zullen blijven bestaan. Eén van de basissen die zal gesloten worden is de marinebasis gelegen aan de Oosteroever in Oostende. Reeds tegen eind 2002 zal een deel van de site, die in totaal ongeveer 7 ha groot is, gelegen aan de waterkant, kunnen overgedragen worden. Het havenbestuur van Oostende heeft onmiddellijk na de bekendmaking van de sluiting van de basis een dossier ingediend om er twee aanlegsteigers van 30 meter lang te bouwen. Een grind- en zandbehandelaar heeft al interesse getoond om er een nieuwe terminal voor grind en zand te bouwen.

In de achterhaven werd de 300 meter lange kaaimuur in Plassendale 1 volledig afgewerkt. In november 2001 had de aanbesteding plaats voor het uitbaggeren van de kaaimuur. De opgebaggerde specie zal worden opgespoten om de terreinen van Plassendale 1 met gemiddeld 4,5 meter te verhogen. Daarna wordt het terrein volledig genivelleerd.

Scheepvaartlijnen

Eind januari 2001 startte een nieuwe ferrylijn vanuit de haven van Oostende naar de Engelse haven Sheerness, gelegen aan de zuidelijke oever van de monding van de Theems. De nieuwe dienst werd verzorgd door de Roemeense rederij Sammarina Shipping & Trading uit Constantza. De stouwer van deze nieuwe dienst was Searoad Stevedores die ook de schepen behandelt van Ferryways, die een lijn naar Ipswich uitbaat. De dienst werd echter eind oktober 2001 gestaakt wegens het gebrek aan lading. Begin 2002 heropende de rederij de lijn vanuit Zeebrugge, doch ook hier werd de dienst reeds na enkele maanden stopgezet.

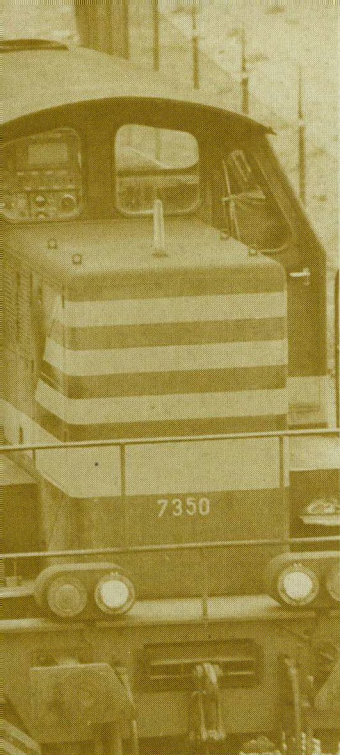
Op de ferrylijn van Oostende naar Dover, die door Hoverspeed wordt uitgebaat, werd vanaf half maart 2001 een nieuwe snelle ferry ingezet: de 'Superseacat 1'. Vanaf de paasvakantie werd het zusterschip, de 'Superseacat 2' ook in dienst genomen op deze lijn. Beide schepen hebben een lengte van 100 meter en varen met een snelheid van 40 knopen. Ze kunnen maximaal 700 passagiers en 145 voertuigen aan boord nemen. Deze beide grote monohull-schepen vervangen de twee catamarans die tot dan toe de dienst naar Dover verzekerden. Spijts de inzet van grotere schepen daalde het aantal passagiers in 2001 met 22 % en het aantal vervoerde toeristen-

wagens met 32,50 % in 2001. De mond- en klauwzeer-epidemie het sterke pond en de vermindering van het aantal overvaarten zijn daarvan de belangrijkste oorzaken. Om haar rentabiliteit te vrijwaren heeft Hoverspeed beslist om over te schakelen op een seizoensdienst en de dienst gedurende de wintermaanden geheel stil te leggen. Dit nieuwe regime wordt voor het eerst in 2002 toegepast.

Vanaf eind april 2001 is er een regelmatige scheepvaartverbinding tussen Oostende, Rotterdam en Antwerpen voor het vervoer van containers. Deze lijn kwam tot stand op vraag van het Japanse bedrijf Daikin dat in Oostende een grote vestiging heeft. Tot dan toe werden de containers voor Daikin die in Rotterdam toekwamen naar Antwerpen gefeederd, van waaruit ze per vrachtwagen naar Oostende werden vervoerd. Door de containers rechtstreeks naar Oostende te feederen worden tijd en kosten gespaard. De feederdienst wordt verzorgd door de rederij CP Logistics, een onderdeel van CP Ships, die daarvoor twee kruiplijncoasters inzet. De schepen, met een capaciteit van 200 TEU, doen de haven tweemaal per week aan. Voor het behandelen van de containerschepen heeft het havenbedrijf een nieuwe mobiele kraan van 100 ton aangekocht. Met deze kraan kunnen de schepen worden gelost en geladen zonder dat de kraan moet worden verplaatst. In 2001 werden reeds meer dan 4.500 TEU behandeld. Naast Daikin maken nog andere klanten gebruik van deze nieuwe containerlijn. Indien nodig zal het aantal afvaarten nog worden opgevoerd.

Vanaf juli werd een vijfde schip door Transeuropa Ferries ingezet op haar lijn van Oostende naar Ramsgate. Hierdoor kon het aantal afvaarten worden verhoogd van zeven naar negen per dag. De trafiek op de lijn naar Ramsgate kende in 2001 een groei van 17,7 %. Om de klant een betere service te kunnen aanbieden werd in juni 2001 een nieuwe, Belgische maatschappij onder de naam Trans-europa Ferries NV opgericht.

In 2001 meerden zes cruiseschepen aan in de haven van Oostende. Het cruise seizoen werd geopend op 31 maart met de komst van de 'Kristina Regina'.



4

De Belgische spoorwegen

Het Belgisch vervoerbeleid werd door de staatshervorming van 1988 geregionaliseerd. De openbare vervoermaatschappijen, de wegen- en de waterinfrastructuur werden opgesplitst tussen de drie gewesten. De spoorwegen: NMBS, de nationale luchthaven, de Regie der Luchtwezen (opgenomen in BIAC) en de Regie voor Maritiem Transport (eind 1998 werd de RMT volledig onbonden) bleven echter vallen onder de bevoegdheid van de federale overheid.

Daar de gewesten geen zeggenschap hebben over de spoorwegen, zijn ze niet in de mogelijkheid om een totaal geïntegreerd en efficiënt vervoerbeleid uit te werken. Dit speelt ten dele in het nadeel van de Vlaamse havens, die in 2001, 68,9 % (in ton/kilometer) van het totale goederenvervoer van de NMBS realiseren. Sinds de ondertekening in oktober 1992 van het beheerscontract tussen de NMBS en de overheid, wordt het vervoer van goederen per spoor niet meer gerekend tot de opdrachten van een overheidsdienst waarvoor de federale overheid tussenkomt. In de praktijk houdt dit in dat het goederenvervoer per spoor zelfbedruipend moet werken, zonder subsidies of dotaties van de overheid.

Voor het jaar 2002 worden de totale investeringen begroot op 1.377,37 miljoen euro (55,56 miljard BEF) (uitgedrukt in prijzen van 2002). Van deze 1.377,37 miljoen euro is 945,46 miljoen euro (38,14 miljard BEF) bestemd voor de klassieke investeringen en 431,91 miljoen euro (17,42 miljard BEF) voor HST-investeringen. De klassieke investeringen omvatten de infrastructuur voor het binnenlandse net (exclusief de infrastructuur voor de HST), het rollend materieel ingezet voor het klassieke

verkeer en de werkplaatsen voor het onderhoud van dit materieel, de informatica-uitrusting en de uitrusting van de andere diensten.

Het is niet de bedoeling om in dit jaarverslag van de Vlaamse Havencommissie het totale 'Investeringsbudget 2002' van de Belgische spoorwegen te analyseren. Hierina worden enkel de investeringen - in tabelvorm - voor 2002 voor het goederenvervoer per spoor belicht, die rechtstreeks betrekking hebben op de Vlaamse havens.

In 2002 zal 49,14 miljoen euro (1,98 miljard BEF) geïnvesteerd worden in infrastructuur voor goederenvervoer ten dienste van de Vlaamse havens. Het investeringsbedrag bedraagt 3,06 miljoen euro (123 miljoen BEF) (of 6,22 %) meer dan in 2001. Tegenover 2000 echter dalen de investeringen met 1.10 miljoen euro (44 miljoen BEF) (of 17 %). Toch blijft het een omvangrijk bedrag, dat aanzienlijk hoger is dan de jaarlijkse investeringsbudgetten voor de periode 1994-1997, die toen gemiddeld 14,45 miljoen euro (583 miljoen BEF) bedroegen.

Verdere verbetering van de toegankelijkheid van de Vlaamse havens per spoor is van levensbelang voor de havens om in de toekomst een verdere groei van het maritieme goederenvervoer te kunnen realiseren. Goede hinterlandverbindingen - waaronder de spoorverbindingen - worden een steeds belangrijker factor bij de uitbouw van de concurrentiepositie van de havens¹,

¹ Het rapport van de Vlaamse Havencommissie over de 'Statistische analyse van de goederenstromen aan de hinterlandzijde van de Vlaamse Havens' verschaft meer inzicht in de hinterlandstructuur van elk van de Vlaamse havens.

Investerings in spoorweginfrastructuur 2002 (in duizend euro - prijzen 2002)

Infrastructuur goederenvervoer voor de havens		Investeringsplan 2002 (in 1.000 EURO)
Haven van Antwerpen		42.070
Bouw van de multimodale Main Hub Terminal in Antwerpen-Noord		1.029
Tweede fase van de modernisering van Antwerpen Noord, bundels B en C		5.400
Studies voor de tweede spoortoegang		750
Inrichtingen en werken aan dienstgebouwen, loodsen, werkplaatsen		89
persluchtinstallaties, seinhuizen en personeelsvoorzieningen		
Werken voor spoorlijnen op diverse plaatsen op Rechteroever		125
Werken voor spoorlijnen op Linkeroever		14.414
Vernieuwen en aanleg van bijkomende spoorlijnen en wisselverbindingen (die het havengebied verlaten)		19.552
Modernisering radio-uitrusting		
Interferry		348
Nieuwe spoorterminal		33
Diversen		330
Haven van Gent		2.297
Werken voor Petroleumdok en Kluisendok		128
Aanpassen bundelsporen		944
Spoorvernieuwing		1.175
Telecommunicatie en informatica		
Huisvesting B Cargo		
Diversen		50
Haven van Zeebrugge		4.775
Inrichtingen en werken voor diverse tunnels		1.440
Aanpassen bundelsporen en spoorvernieuwingen		2.710
Studies voor de lijn Zeebrugge-Brugge-Gent		
Elektrificatie		275
Persluchtinstallaties, seinhuizen en personeelsvoorzieningen		200
Diversen		150
Haven van Oostende		0
Totaal		49.142

gezien de steeds toenemende mobiliteitsproblemen op de wegen.

Het aantal door de NMBS vervoerde goederen, uitgedrukt in tonkilometer, daalde in 2001 met 7,7 % van 7,67 miljard tonkilometer in 2000 naar 7,08 miljard tonkilometer in 2001. Hiervan werd ongeveer 68,9 % gerealiseerd door de Vlaamse havens. De haven van Antwerpen heeft hierin het grootste aandeel met ongeveer 46,5 %; de haven van Gent ongeveer 9,0 % en de haven van Brugge-Zeebrugge 13,3 %. Het aandeel van de Vlaamse havens in het totaal aantal tonkilometer goederenverkeer daalde van 71,0 % in 2000 naar 68,9 % in 2001, of een vermindering van 2,1 %. Daarbij was het voornamelijk het aandeel van Antwerpen dat terug liep van 48,8 % in 2000 naar 46,5 % in 2001. Het aandeel van Gent daalde licht van 9,6 % in 2000 naar 9,0 % in 2001, terwijl de haven van Zeebrugge haar aandeel verhoogde van 12,6 % in 2000 naar 13,3 % in 2001. De toename van het spoorwegverkeer van en naar Zeebrugge in 2001 is hoofdzakelijk toe te schrijven aan de toename van de autotrafieken.

Om haar hinterlandverbinding per spoor veilig te stellen vraagt de haven van Antwerpen, die tevens de belang-

rijkste spoorweghaven van Europa is, reeds een aantal jaren de uitvoering van enkele belangrijke spoorwegprojecten. Deze projecten zijn de 'IJzeren Rijn', de tweede spoortoegang voor de haven van Antwerpen en de ontsluiting per spoor van de linkeroever.

De IJzeren Rijn² spoorlijn verbindt de haven van Antwerpen met het Ruhrgebied en met Oost Europa en is voor Antwerpen van uiterst groot belang. Doordat de lijn 50 km korter is dan de bestaande spoorverbindingen en vooral doordat de lijn over een veel vlakker terrein loopt, bereiken de goederen veel sneller het hinterland. Deze spoorverbinding is lange tijd door België niet gebruikt voor doorgaande goederentreinen. In de jaren negentig uitte België echter de wens de verbinding opnieuw in gebruik te willen nemen. Door de groei van de overslag in de Antwerpse haven werd een directe spoorverbinding met het Duitse Ruhrgebied weer op prijs gesteld. België beriep zich daarbij op het Traktaat tussen Nederland en België van 1839 (het Scheidingsverdrag) en de overeenkomst tussen beide landen van 1873 (het IJzeren Rijn verdrag). Op grond van die verdragen heeft België het

² Het belang van de IJzeren Rijn wordt uitvoerig behandeld in historisch en economisch perspectief in het jaarverslag van de Vlaamse Havencommissie van 1999 (van blz. 35 t.e.m. blz. 38).



recht op de aanleg en het gebruik van die spoorverbinding. Na gesprekken tussen de Belgische Eerste Minister, Guy Verhofstadt, de Federale Minister van Mobiliteit en Vervoer, Isabelle Durant en de Nederlandse Regering in het jaar 2000 leek het erop dat een belangrijke doorbraak in het dossier van de heropening van de IJzeren Rijn in de maak was. Er werd toen beloofd om de verbinding opnieuw te openen voor doorgaande goederentreinen naar en van Duitsland en alles wees er toen op dat de eerste treinen het traject reeds zouden kunnen gebruiken op het einde van het jaar 2002. Nederland begon onmiddellijk met een tracéstudie met de daarbij behorende milieu effecten rapportage. In de Nederlandse provincies Limburg en Noord-Brabant was er echter nogal wat protest tegen de heropening van de spoorverbinding en voornamelijk tegen het tracé dat door het natuurgebied de Mijweg bij Roermond loopt. De provincies opteerden voor een alternatieve route langs de A67. Daarvoor zou een deel van het traject nieuw moeten worden aangelegd. Het werd daardoor ook de duurste variant. Het voordeel voor Nederland was dat deze route in Venlo de grens overging. Venlo is voor Nederland een belangrijk spoorknooppunt en de redenering was dat Nederland daardoor nog enige baat zou hebben bij de verbinding. Deze variant werd echter door het Minis-

terie van Verkeer en Waterstaat afgewezen omdat die te duur is. De vermelde provincies hebben eveneens gepleit voor een beter gebruik van de bestaande verbinding via Luik (de Montzenroute). Gezien de verplichtingen die Nederland heeft aangegaan in de verdragen, is het land niet bij machte om alternatieven aan te dragen buiten haar landsgrenzen. Uit de verrichte tracéstudie is gebleken dat de oorspronkelijke route, met enige aanpassingen om de overlast te beperken, het beste alternatief is. In oktober 2001 zouden België, Nederland en Duitsland een Memorandum of Understanding ondertekenen, waarin de drie landen een dubbelbesluit zouden vastleggen, namelijk over het definitieve tracé en over het al dan niet tijdelijk gebruik van het tracé. België en Nederland konden het echter op dat moment niet eens worden over de kosten van de aanpassing van de route. Volgens de Scheidingsverdragen gebeuren de aanpassingen in Nederland op kosten van België, maar volgens de in Nederland geldende (milieu)regels. Volgens België komen de kosten, inclusief de milieumaatregelen, op 375 miljoen euro (15,15 miljard BEF). Nederland schat de kosten op 500 miljoen euro (20,17 miljard BEF). Vermits beide landen niet tot een overeenkomst kwamen over de grootte van de kosten, werd aan het studiebureau KPMG de opdracht gegeven het verschil in kosten te onderzoeken. Intussen zijn de resultaten van die studie bekend. Volgens KPMG ligt het verschil hoofdzakelijk in het feit dat bij de berekeningen de eisen waaraan de kunstwerken moeten voldoen niet gelijk zijn in de twee landen. Bovendien is de post 'onvoorzienne kosten' erg verschillend in de beide berekeningen. Het rapport van KPMG geeft niet aan hoe de verschillen kunnen worden overbrugd. Daarover zal moeten worden onderhandeld tussen België en Nederland. Deze onderhandelingen beloven moeilijk te worden omdat de kwestie van het tijdelijk gebruik van het tracé meespeelt. België wil immers het tracé zo snel mogelijk gebruiken en niet wachten totdat de lijn volledig is opgeknapt, vermoedelijk in 2004 of 2005. Begin 2002 deelde minister Netelenbos mee dat reeds in november 2001 alle voorbereidingen voor het tijdelijk gebruik van het historisch tracé werden stopgezet. België reageerde daarop door te dreigen om in het dossier juridische stappen te ondernemen.

Naast de heropening van de IJzeren Rijn is een tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven van zeer groot belang. De enige spoortoegang tot de rechteroever van de Antwerpse haven (met onder meer het vormingsstation Antwerpen-Noord) loopt nu langs de L27A en de vertakking Schijn. Het feit dat er maar één toegang is maakt het spoorvervoer van en naar de haven kwetsbaar.

Bovendien is de L27A reeds verzadigd. De tweede toegang bestaat uit de aanleg van een dubbelsporig, geëlektrificeerd spoor tussen Antwerpen-Noord en Lier (vertakking Nazareth) via Ekeren, Merksem, Schoten, Wijnegem, Deurne, Wommelgem en Ranst. De aanleg van die tweede toegang maakt het tevens mogelijk om bepaalde baanvakken te ontlasten van goederenverkeer. Hierdoor wordt het treinaanbod aantrekkelijker voor reizigers. Het project wordt momenteel geraamd op 731,29 miljoen euro (29,5 miljard BEF) (1999) en is daarmee het belangrijkste investeringsproject van de NMBS in Vlaanderen. Wanneer alles volgens plan verloopt, kunnen de werken vanaf het jaar 2005 van start gaan. De spoorlijn kan in 2010 operationeel zijn als het Vlaamse gewest tussenkomt via pre- en cofinanciering.

Ook de ontsluiting van de linkeroever van de haven van Antwerpen verdient de nodige aandacht. Het spoorvervoer van en naar Antwerpen-Linkeroever zal in de komende jaren sterk toenemen. Men verwacht een stijging van 1 miljoen nettoton in 1999 naar 12,8 miljoen nettoton in 2010. Dit heeft te maken met de uitbreidingswerken van de haven die thans in uitvoering zijn, voornamelijk de aanleg van het Deurganckdok. Een capaciteitsstudie wijst uit dat, omwille van capaciteitsproblemen op de spoortoegang tot Antwerpen-Linkeroever, slechts 8,8 miljoen nettoton van de verwachte 12,8 miljoen nettoton effectief per spoor kan aan- of afgevoerd worden als er geen aanpassing van het spoorweginet komt. De bouw van een verbinding van de rechter- en de linkeroever van Antwerpen zou een oplossing kunnen zijn van de capaciteitsproblemen. Deze oplossing zou echter vrij duur zijn: een spoortunnel onder de Schelde vergt een investering van 545,4 miljoen euro (22 miljard BEF) (1999). De bouw van een spoorwegbrug kost beduidend minder, 99 à 174 miljoen euro (3,9 à 7 miljard BEF), maar deze oplossing kent talrijke en belangrijke nadelen.

De eerste fase van de bouw van de Main Hub Antwerpen (MHA) werd midden 2001 afgerond. Deze nieuwe containerterminal, die eigendom is van de NMBS, ligt ten noorden van het rangeerstation Antwerpen-Noord, net onder de autosnelweg A12. Het hele project verloopt in verscheidene fasen en kost ongeveer 50 miljoen euro (ongeveer 2 miljard BEF). Momenteel heeft de terminal een capaciteit van 300.000 overladingen per jaar maar vanaf 2005 moet de terminal minstens 600.000 overladingen per jaar aankunnen. De MHA ligt op een terrein van 30 ha. Hiervan is 10 ha voorzien als stapelruimte. De terminaluitrusting bestaat momenteel uit acht sporen. Boven die sporen rijden drie portaalkranen van 70 meter breed en 17 meter hoog. Zes kranen op rubberen banden

en met een hefvermogen van 40 ton stapelen de containers optimaal in de acht voorziene blokken.

De aantal behandelde treinwagons in het vormingsstation van Zeebrugge neemt steeds toe. In 2001 werden reeds meer dan 200.000 wagons, die samen meer dan 5 miljoen ton goederen vervoerden, aan- en afgevoerd in de haven van Zeebrugge. Rekening houdend met de verwachte groei van het maritiem verkeer (o.a. als gevolg van de vestiging van StoraEnso en van Toyota) zal deze trend zich doorzetten. Nu reeds kampt het vormingsstation in Zeebrugge met plaatsgebrek. Daarom werd beslist om het vormingsstation uit te breiden en te elektrificeren. Het project omvat de aanleg van een nieuwe, geëlektrificeerde, vertrek- en ontvangstbundel ter hoogte van de huidige stopplaats in Zwankendamme. Bundel B wordt uitgebreid van 20 tot 35 sporen en gedeeltelijk geëlektrificeerd. Verder voorziet het project de bouw van een nieuw dienstgebouw, de uitrusting van de bundels met een aangepaste sorteerinstallatie (reminstallatie, rangeerheuvel en automatisch sorteren) uitbreiding van de seininrichting en de verplaatsing van de stopplaats voor reizigers naar een nieuwe locatie in de omgeving van het 'strand' van Zeebrugge. De kostprijs van het geheel wordt geraamd op 54,54 miljoen euro (2,20 miljard BEF) en zal in verschillende fasen worden uitgevoerd. Het project moet tegen 2009 klaar zijn.

Tevens wordt een betere verbinding tussen de westelijke en oostelijke achterhaven noodzakelijk geacht. Hierdoor zou het spoorverkeer binnen de haven efficiënter kunnen verlopen. Nu moeten de treinen nog via Brugge Dijk of Brugge Goederen van het ene deel naar het ander deel van de haven rijden. Door de aanleg van de bocht van Ter Doest zou een snelle verbinding ontstaan. Bovendien ontstaat op die manier binnen de haven een driehoek in het spoorweginet, waardoor er treinen of wagons ter plaatse kunnen gedraaid worden, wat nu niet mogelijk is.

Door de toename van het spoorwegverkeer van en naar Zeebrugge zal het goederenverkeer op de lijn Gent - Brugge - Zeebrugge blijven stijgen. De baanvakken Gent - Sint-Pieters - Brugge en Brugge - vertakking Dudzele zijn vandaag slechts dubbelsporig (behalve te Landegem en Aalter waar 4 sporen liggen over een lengte van telkens 2 km). Het gelijktijdig verkeer van zowel trage goederentreinen als snelle reizigerstreinen op de baanvakken veroorzaakt groeiende problemen inzake regemaat. De baanvakken zijn gedurende bepaalde perioden van de dag verzadigd. De oplossing zou bestaan in de aanleg van een derde en een vierde spoor aan elke kant van

de bestaande sporen. Dit zou de scheiding tussen snelle reizigerstreinen en tragere goederentreinen mogelijk maken. Hierdoor zou de capaciteit van de baanvakken aanzienlijk verhogen. Maar gezien de hoge kostprijs – de raming van het gehele project bedraagt 325 miljoen euro (13,1 miljard BEF) – zijn de twee bijkomende sporen tussen Brugge en Gent niet geprogrammeerd in het investeringsprogramma 2001-2010 van de NMBS.

De toegang per spoor tot de Linkeroever van het Gentse havengebied geschiedt via de L58 Gent-Dampoort – Wondelgem. Aangezien er zich heel wat overwegen bevinden op deze lijn en aangezien de lijn de verouderde draaibrug 'Muidebrug' moet passeren, biedt deze lijn geen volwaardige ontsluiting van het Kluizendok. Door de vervanging van de oude draaibrug door een vaste brug ingevolge de ophoging van de L58 en de koppeling aan L204 met de afschaffing van 8 overwegen, wordt een volwaardige ontsluiting van de Linkeroever van het Gentse havengebied gerealiseerd en verdwijnt een belangrijk knelpunt in de voorhaven. Deze volwaardige ontsluiting is des te belangrijker gezien het operationeel worden van het Kluizendok en de te verwachten groei van het spoorverkeer. De werken voor deze volwaardige ontsluiting zijn echter slechts gepland vanaf 2005, om in 2007 operationeel te zijn. De aanpassingen van die lijn werd opgenomen in het basisinvesteringsplan 2001-2010 van de NMBS.

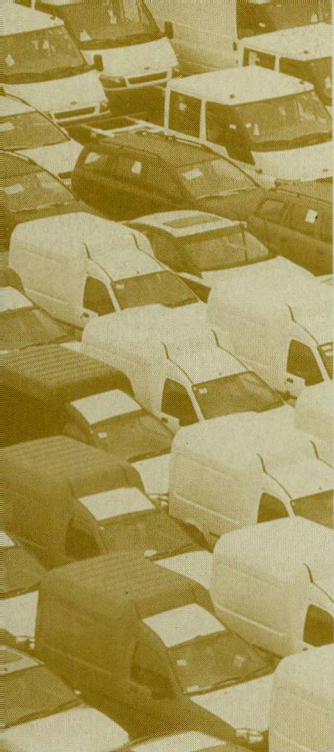
In de haven van Oostende werd de spoorbundel Tilbury, gelegen op het kruispunt van de nieuwe verbindingsweg Kennedy-De Bolle en de Vergunningenstraat, volledig heraangelegd. Vanaf juli 2001 worden er containertreinen behandeld. Deze spoorbundel werd destijds aangelegd om de kolen die vanuit de Engelse haven Tilbury werden aangevoerd, verder te vervoeren naar de fabrieken van Cockerill Sambre. De spoorbundel geraakte in onbruik na het wegvallen van de kolentrafiek. In het kader van de recente trafiekontwikkelingen in de haven had Oostende nood aan een betere spooraansluiting. De renovatie van de Tilbury-bundel past in dit kader. Op deze bundel worden thans de containers behandeld, die via de lijn Oostende-Ipswich van Ferryways worden verscheept. Dagelijks worden containers geladen en gelost op en van de trein naar Athus. Om de andere dag komt er ook een lading aan vanuit Novara in Italië voor de Engelse firma EFS. Sinds eind augustus worden door Searoad Stevedores, de stuwadoor die voor Ferryways de goederen behandelt, éénmaal per week steelcoils gelost die per spoor van Zuid-Duitsland komen. Bovendien wordt het industriegebied Plassendale 1 per spoor ontsloten door het doortrekken van één spoor vanuit Plassendale Chemie. Hiervoor wordt door het Vlaamse Gewest een spoorwegbrug over het kanaal Oostende-Brugge gebouwd.



5

Adviezen en aanbevelingen in 2001





Advies over de oprichting van een concertatiecommissie voor het zeehavenbeleid

Brussel, 3 mei 2001

1. Inleiding

Op 22 december 2000 ontving de Vlaamse Havencommissie een adviesvraag over het 'Ontwerpbesluit van de Vlaamse regering tot oprichting van een concertatiecommissie voor het zeehavenbeleid'. In het Havendecreet wordt de Vlaamse regering gemachtigd tot de oprichting van een concertatiecommissie. Het ontwerpbesluit dat het voorwerp uitmaakt van dit advies regelt de praktische modaliteiten van de oprichting, de werking en de samenstelling van de concertatiecommissie.

In november 2000 heeft het dagelijks bestuur van de Vlaamse Havencommissie een eerdere versie van het ontwerpbesluit ter inzage gekregen. Op basis hiervan heeft de Voorzitter, namens het dagelijks bestuur, een eerste reactie op dit ontwerpbesluit aan de Vlaamse Minister overgemaakt. Deze reactie hield twee essentiële punten in. Ten eerste had het dagelijks bestuur opmerkingen bij de samenstelling van de concertatiecommissie. Vooral het ontbreken van een voldoende sterke vertegenwoordiging van de privé-sector in de concertatiecommissie werd als een lacune aangevoeld, temeer daar één van de voornaamste taken, 'promotie', vooral een taak is van de havenbesturen en de privé-sector. Ten tweede werd door het dagelijks bestuur gewezen op het gevaar dat de werkgebieden van de Vlaamse havencommissie, de concertatiecommissie en de havencommissaris elkaar dreigen te overlappen, hetgeen uiteraard een eenduidig havenbeleid niet ten goede zou komen.

In dit advies zal de Vlaamse Havencommissie zich naar aanleiding van de adviesvraag meer 'ten gronde' uitspreken over het ontwerpbesluit. In punt 2 van dit advies worden opmerkingen geformuleerd over het ontwerpbesluit en in punt 3 worden de conclusies van de commissie geformuleerd.

2. Bespreking van het ontwerpbesluit

2.1 De bevoegdheid van de concertatiecommissie

In het havendecreet wordt de bevoegdheid van de concertatiecommissie opgebouwd rond drie thema's: tariefstructuur, promotie (promotieplan) en eventueel door de havencommissaris voorgelegde problemen.

In de adviesvraag wordt getracht om het onderscheid tussen de bevoegdheidsdomeinen van enerzijds de Vlaamse Havencommissie en anderzijds de concertatiecommissie aan te tonen. Wat het aspect 'promotie' betreft is dit onderscheid duidelijk: promotie behoort op dit moment niet tot het takenpakket van de Havencommissie en werd uitdrukkelijk wel aan de concertatiecommissie toegewezen.

Wat het aspect 'tariefstructuur' betreft kan dit onderscheid ook worden gemaakt: de Havencommissie is niet uitdrukkelijk bevoegd voor advisering over tariefstructuren. In het ontwerpbesluit over de concertatiecommissie wordt er echter veel minder aandacht geschonken aan het aspect 'tariefstructuur' dan in het havendecreet zelf. In het ontwerpbesluit verschuift de



aandacht naar 'de vrijwaring van een loyale concurrentiepositie' in het algemeen. En in dit verband heeft de Havencommissie wel bevoegdheden.

In de adviesvraag wordt getracht om aan te tonen dat er een duidelijk verschil is in de opdracht van de Havencommissie en de concertatiecommissie op het vlak van 'concurrentievoorwaarden'. De taak van de Havencommissie zou er vooral in bestaan 'algemene voorstellen uit te werken voor concurrentievoorwaarden (financiering, subsidiëring, samenwerkingsverbanden)', terwijl bij de concertatiecommissie de nadruk ligt op de 'vrijwaring van een loyale concurrentiepositie'. Dit onderscheid is bijzonder vaag. Het verband tussen 'tariefstructuur' en 'loyale concurrentie', dat in het havendecreet uitdrukkelijk werd gelegd, is bovendien in het ontwerpbesluit volledig verdwenen, zodat de opdracht in het ontwerpbesluit beduidend is verruimd tegenover het havendecreet.

Wat de door het havendecreet toegewezen bevoegdheid rond tariefstructuren betreft wenst de Vlaamse Havencommissie, wellicht ten overvloede, te wijzen op het gevaar dat onderhandeling en advisering rond deze materie wellicht niet strookt met de Europese regelgeving rond concurrentie.

Dat er een zeker gevaar bestaat voor overlapping van

bevoegdheden kan ook opgemaakt worden uit het feit dat in het ontwerpbesluit diverse bepalingen zijn opgenomen voor de wederzijdse informatie en controle van enerzijds de Vlaamse Havencommissie en anderzijds de concertatiecommissie. Zo moet het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie volgens het ontwerpbesluit steeds betrokken worden bij begeleidingscommissies in het kader van onderzoeksprogramma's van de concertatiecommissie. Het promotieplan wordt steeds ter advies voorgelegd aan de Vlaamse Havencommissie. Dergelijke wederzijdse controle is niet efficiënt en levert geen enkele toegevoegde waarde op voor het havenbeleid.

2.2 De samenstelling van de concertatiecommissie

Wat het aspect promotie betreft heeft de Havencommissie begrip voor het streven van de Vlaamse Overheid naar 'gemeenschappelijke promotie' van de Vlaamse havens. Toch wenst de Vlaamse Havencommissie er de nadruk op te leggen dat promotie vooral een taak is die ter harte moet genomen worden door de havenbesturen en de privé-sector. De concertatiecommissie heeft voor dit aspect van de opdracht geen correcte samenstelling. De privé-sector is ondervertegenwoordigd met slechts één 'niet-vast' lid dat bovendien slecht aan de vergaderingen kan deelnemen voor zover het gaat over het promotieplan. Wat het 'vijfjaarlijkse promotieplan' betreft maakt de Havencommissie ook de praktische beden-

king dat een planning voor promotie op een termijn van 5 jaar moeilijk haalbaar is. Dergelijke planning moet eerder op korte termijn gebeuren en zelfs dan is flexibiliteit noodzakelijk.

Een ernstige tekortkoming van de concertatiecommissie, als gevolg van de samenstelling ervan, is dat de havenbesturen, niettegenstaande zij in de samenstelling in de minderheid zijn, toch instaan voor 80 % van de kosten die gepaard gaan met de uitbesteding van onderzoekopdrachten. Dit kan in principe leiden tot situaties waarbij de havenbesturen geen controle hebben over uitgaven die zij zelf moeten dragen, hetgeen uiteraard niet aanvaardbaar is.

2.3 De structuur en de werking van de concertatiecommissie

Het ontwerpbesluit van de concertatiecommissie is inzake structuur en werking gebaseerd op het besluit over de Havencommissie, hetgeen vanuit het streven naar een vormigheid van regelgeving te verdedigen valt. De spiegeling van de structuur en de werking van de concertatiecommissie aan deze van de Havencommissie geeft echter wel aanleiding tot de creatie van een nieuw orgaan, waarvan de structuur bijzonder ruim is opgevat tegenover de opdracht die de concertatiecommissie meekrijgt. De concertatiecommissie krijgt immers evenals de Havencommissie een voorzitter, secretaris, permanent secretariaat, bevoegdheden tot het uitbesteden van onderzoekopdrachten, de mogelijkheid om een dagelijks bestuur op te richten, werkgroepen, enz.

2.4 Mogelijkheden tot een alternatieve aanpak binnen de grenzen van het havendecreet

Volgens het havendecreet moeten de Vlaamse regering en de havenbedrijven initiatieven ontwikkelen inzake een gemeenschappelijk promotiebeleid van het gehele Vlaamse havenpotentieel (Havendecreet, Art. 25, § 1). Deze basisstelling uit het havendecreet wordt door de Havencommissie ondersteund.

Vanaf § 2 wordt de Vlaamse regering gemachtigd, doch niet verplicht, om hiervoor een afzonderlijk en nieuw instrument op te richten. De Havencommissie is van mening dat de Vlaamse regering van deze mogelijkheid geen gebruik moet maken en eerst de bestaande structuren moet onderzoeken om de door het havendecreet opgedragen taak te vervullen. Met de Vlaamse Havencommissie beschikt de Vlaamse regering immers reeds over een adequate structuur, zodat het niet nodig en zelfs niet wenselijk is om een volledig nieuwe commissie op te rich-

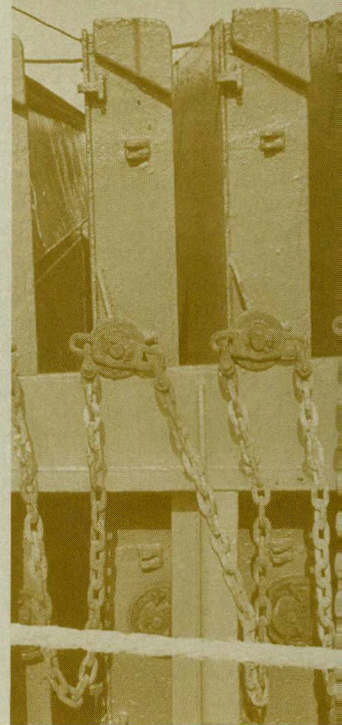
ten waarvan de structuur en de werking quasi analoog is aan deze van de Vlaamse Havencommissie. De concertatiecommissie zou, mits correcte afspraken (bijv. over benaming en modaliteiten), doch met minimale regelgevende implicaties, ondergebracht kunnen worden in de structuur van de Havencommissie, min of meer analoog aan de nu reeds bestaande werkgroepen.

3. Conclusies van de Vlaamse Havencommissie

De Vlaamse Havencommissie concludeert op basis van de adviesvraag en het ter advies voorgelegde ontwerpbesluit over de concertatiecommissie het volgende:

- 1 De Havencommissie is er uitdrukkelijk geen voorstander van dat er op basis van het huidig voorgelegde ontwerpbesluit een concertatiecommissie wordt opgericht. Het ontwerpbesluit geeft aanleiding tot overlapping van de werkdomeinen met de Vlaamse Havencommissie, geeft aan de concertatiecommissie een relatief vage opdracht, een samenstelling die niet steeds aangepast is aan de opgedragen taken en een structuur die niet in verhouding staat tot de opgedragen taak. Eén van de twee taken van de concertatiecommissie, nl. overleg over tariefstructuren, kan bovendien in strijd zijn met de Europese regelgeving.
- 2 De Havencommissie is van mening dat de taakomschrijving, zoals geformuleerd in het ontwerpbesluit, in strijd is met één van de basisbeginselen van het havendecreet, nl. de vergroting van de responsabilisering van de havenbedrijven.
- 3 De Havencommissie stelt aan de Minister voor om in functie van de opdracht die in het havendecreet wordt geformuleerd in Art. 25, § 1 gebruik te maken van de reeds bestaande structuren. De Vlaamse Havencommissie is uiteraard bereid om op dit vlak constructief mee te werken aan een passende concretisering en invulling van deze opdracht.

Aanbeveling over grenscontroles in zeehavens



Brussel, 22 juni 2001

1. Inleiding

Leden van de Vlaamse Havencommissie constateren regelmatig dat zich in de Vlaamse zeehavens diverse situaties en problemen voordoen die verband houden met grenscontroles. Hierbij moet gedacht worden aan de afwikkeling van douaneformaliteiten bij aankomst en vertrek van goederen in de havens, veterinaire keuring en de regeling BTW-entrepot. Sommige procedures en situaties verlopen niet optimaal en er zijn duidelijke aanwijzingen dat de Vlaamse havens hierdoor een concurrentieel nadeel ondervinden tegenover buitenlandse havens. Daarom vindt de Vlaamse Havencommissie het van belang om hierover aan de Vlaamse Minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie een aanbeveling te formuleren.

De Havencommissie is er zich van bewust dat de hierboven opgesomde materies *federale materies* zijn. Dit mag echter geen belemmering zijn om te zoeken naar oplossingen. Aan de bevoegde Minister wordt in deze aanbeveling gevraagd om de problematiek op federaal niveau te bespreken en alle mogelijkheden te benutten om oplossingen te vinden.

2. Omschrijving van de problematiek

2.1 Afwikkeling van douaneformaliteiten

Wat de afwikkeling van de douaneformaliteiten betreft, ondervinden de Vlaamse havens en de in de havens actieve bedrijven aanzienlijke hinder door de volgende vijf oorzaken:

1. Personeelstekorten

Er kan worden vastgesteld dat er in de Vlaamse havens een aanzienlijk tekort is aan douanebeambten. Met name in de havens van Antwerpen en Gent is het tekort zeer uitgesproken. Dit leidt tot sluiting van douaneposten (waardoor de klanten zich verder moeten verplaatsen), wachttijden, minder snelle bediening en verhoogde werkdruk voor de overblijvende ambtenaren. Verder moet de douane noodgedwongen een aantal taken overlaten aan de privé-sector, wat voor de betrokken bedrijven een aanzienlijke kostenverhoging met zich meebrengt. Bovendien kan men zich afvragen of het deontologisch verantwoord is indien een overheidsdienst met een controlefunctie taken uitbesteedt. Nachtpermanentie (zie punt 3) is niet haalbaar omwille van het gebrek aan personeel³.

2. Informatisering en logistieke infrastructuur

De beschikbare douanekantoren en douanebeambten zouden hun efficiëntie en dienstverlening beduidend kunnen verhogen moest er voldoende informatica-apparatuur en logistieke infrastructuur aanwezig zijn. Niet alle kantoren zijn aangesloten op SADBEL⁴, het in 1988 ingevoerde systeem voor automatische dedouanering. De douane beschikt momenteel ook niet over voldoende middelen om in de toekomst nieuwe systemen, zoals NCTS⁵ en DES⁶ op een volwaardige manier te implementeren.

3 Een shiftsysteem, waardoor 24/24u service per dag mogelijk wordt, wordt overigens ook haalbaar geacht door het personeel, mits er voldoende personeel voor dergelijk systeem beschikbaar is en mits hier gepaste shiftvergoedingen tegenover staan.

4 Systeem voor Automatische Dedouanering in België en Luxemburg.

5 New Computerized Transit System (uitgewerkt door de Europese Commissie voor het elektronisch opvolgen van transitverkeer).

6 Douane Export Systeem, ten behoeve van de automatische afhandeling van exportformaliteiten.

3. Nood aan een betere organisatie van de nacht- en weekendpermanentie

De wijze waarop de nacht- en weekendpermanentie van de douanediensdiensten wordt georganiseerd leidt tot ontevredenheid bij de havengebruikers. De volgende problemen moeten worden signaleerd:

- Buiten de diensturen⁷ kan douane-overwerk aangevraagd worden. Hiervoor dient echter telkens een schriftelijke aanvraag ingediend te worden vòòr 15.00u. Op zondagen geldt deze regeling de ganse dag;
- Bovendien moet er vanaf maandag tot en met zaterdag voor elke douanetussenkomst tussen 20u en 8u en voor zondag een extra vergoeding worden betaald⁸. Een havengebruiker betaalt het volle tarief voor overwerk, ongeacht het feit dat er door andere gebruikers ook al hiervoor betaald werd;
- Voor bepaalde prestaties, waarbij de aanwezigheid van een verificateur vereist is, kan er momenteel tussen 24.00u en 06.00u geen overwerk aangevraagd worden, wat bijv. de behandeling van bepaalde binnenschepen met vloeibare petroleumproducten in de haven sterk bemoeilijkt;
- Behalve in Antwerpen is er in geen enkele Vlaamse haven nachtpermanentie. De afwezigheid van een volwaardige nachtpermanentie vloeit rechtstreeks voort uit personeelsgebrek.

De beperkte douane-aanwezigheid buiten de kantooruren druist in tegen de trend die zich meer en meer aftekent om in de havens rond de klok te laden en te lossen. De Vlaamse Havencommissie vraagt uitdrukkelijk om ervoor te zorgen dat in elk van de Vlaamse havens nacht- en weekendpermanentie van de douanediensdiensten mogelijk wordt overeenkomstig de regelingen in de buitenlandse havens. Een essentieel middel om aan deze vereiste te voldoen is de inzet van voldoende personeel met gepaste verloning en het ter beschikking stellen van aangepaste logistieke infrastructuur.

⁷ Niettegenstaande Antwerpen een buitengrens is, zijn de Antwerpse douanekantoren officieel slechts geopend van 08.00u tot 12.00u en van 12.30u tot 16.30u.

⁸ In Antwerpen wordt momenteel gewerkt met een 'noodoplossing' voor een beperkt aantal terminals: door AGHA wordt overwerk, door verschillende havengebruikers aangevraagd, gecentraliseerd. Door deze tussenkomst wordt het mogelijk om voor verschillende havengebruikers slechts één overwerk aanvraag bij de douane in te dienen, waardoor er ook slechts één maal moet betaald worden. De kosten van het overwerk worden hierdoor verdeeld over de verschillende aanvragers.

4. Nood aan een containerscanner

Ten behoeve van een efficiënte fraudecontrole is het noodzakelijk dat er in de Vlaamse havens één of meerdere containerscanners worden geïnstalleerd. Dergelijke apparatuur vergt een aanzienlijke investering maar leidt tot een efficiëntere en snellere controle. Bovendien heeft de ervaring in Nederland uitgewezen dat een scanner zichzelf op zeer korte termijn terugverdient door de niet-aangegeven goederen die dergelijk toestel ontdekt. Op deze manier kunnen grote bedragen aan ontdoken douane- en accijnsrechten worden gerecupereerd. Alle grote containerhavens in de Le Havre-Hamburg range beschikken over een containerscanner.

5. Omslachtige procedure bij de uitvoer van Belgische goederen

Sinds 1 april 1999 wordt in België artikel 161.5 van het Communautaire Douanewetboek strikt toegepast. Dit artikel houdt in dat de exporteur verplicht is om voor de uitvoerdocumenten zich te begeven naar het douanekantoor van uitvoer (1) van de regio waarin de onderneming gevestigd is, of (2) van de regio waar de goederen verpakt, geladen of gelost worden met het oog op de uitvoer.

Vóór het van kracht worden van dit artikel was de exporteur vrij in het kiezen van het douanekantoor en konden alle uitvoerformaliteiten in de havens uitgevoerd worden. De afschaffing van deze mogelijkheid leidt in de praktijk tot problemen, omdat (1) sommige van de kantoren in het binnenland niet uitgerust zijn met SADBEL, (2) van sommige kantoren de openingsuren te beperkt zijn, (3) sommige kantoren moeilijk bereikbaar zijn en/of (4) niet alle kantoren beschikken over voldoende gekwalificeerd personeel.

De Centrale Administratie der Douane en Accijnzen is de mening toegedaan dat de Europese regelgeving geen soepele toepassing van art. 161.5 toelaat. De Havencommissie meent echter dat dit wel mogelijk is en baseert zich hiervoor op het Communautaire Toepassingswetboek, waarin in artikel 790 het volgende wordt gesteld: 'Indien, om redenen die verband houden met de administratieve organisatie, artikel 161, lid 5, eerste zin, van het Wetboek niet kan worden toegepast, mag de aangifte worden ingediend bij elk voor de desbetreffende verrichting bevoegd douanekantoor in de betrokken lidstaat'.

Rekening houdend met de inhoud van art. 790, zou de Centrale Administratie der Douane en Accijnzen, omwille van de administratieve belemmeringen in de binnenlandse kantoren, de douanekantoren in de Belgische zee- en luchthavens de bevoegdheid kunnen geven

om alle uitvoeraangiften voor Belgische goederen te behandelen.

6. Controle op restitutiegoederen

Bij een aantal restitutiegoederen dient er een staalname en een laboratoriumonderzoek te gebeuren om uit te maken of deze effectief in aanmerking komen voor een uitbetaling van restituties. De resultaten van dit laboratoriumonderzoek laten echter te lang op zich wachten. De huidige procedure duurt 3 maanden, met uitschieters tot 6 maanden. In deze periode blijven belangrijke borgsommen, die de exporterende bedrijven hebben moeten deponeren, geblokkeerd. De Havencommissie dringt aan op maatregelen die deze procedure beperken in de tijd.

Bovenstaande problemen zijn nadelig voor de concurrentiepositie van de Vlaamse havens. Klanten van de haven kunnen kiezen voor een buitenlandse haven omwille van een snellere of efficiëntere bediening. De Vlaamse Havencommissie vraagt uitdrukkelijk aan de Vlaamse Minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie om de bovenstaande problemen te bespreken met de federale Minister van Financiën teneinde tot oplossingen te komen.

2.2 BTW-entrepot

Sinds de afschaffing van de fiscale grenzen in de Europese Unie op 1 januari 1993 wordt er een onderscheid gemaakt tussen communautaire en niet-communautaire goederen. Naar aanleiding van deze fiscale harmonisatie werd in 1996 in België een nieuwe regeling van kracht met betrekking tot de BTW-entrepot⁹.

In de toepassing van de Europese regelgeving¹⁰ kunnen er drie soorten BTW-entrepot worden onderscheiden:

- 1 het entrepot voor andere ingevoerde goederen dan accijnsproducten, dit zijn de goederen die ingevoerd worden van buiten de Europese Unie en die niet aan de communautaire accijns zijn onderworpen;
- 2 het entrepot voor de andere communautaire goederen dan de accijnsproducten (deze producten zijn duidelijk bepaald in een lijst);
- 3 het belastingentrepot voor de ingevoerde of communautaire accijnsproducten.

De problemen die de Vlaamse Havencommissie wenst te signaleren hebben vooral te maken met de wijze waar-

op de richtlijnen en de wetgeving worden toegepast in België. Deze problemen worden door de havens ervaren als concurrentieel nadelig. Er zijn drie knelpunten:

1. De te strikte toepassing van de lijst van goederen die gebruik kunnen maken van de regeling BTW-entrepot

België heeft zich strikt gehouden aan de lijst van goederen¹¹ die gebruik kunnen maken van de regeling BTW-entrepot. In Nederland wordt deze lijst iets ruimer geïnterpreteerd. In de officiële toelichting bij de lijst wordt immers vermeld dat 'als bulkgoederen worden beschouwd, goederen die zonder een nadere bewerking of verwerking niet geschikt zijn voor eindgebruik in de particuliere sector'. Dit heeft als gevolg dat in de Nederlandse BTW-entrepots ook verpakte goederen geplaatst kunnen worden, in zoverre deze goederen in die verpakking niet geschikt zijn voor eindgebruikers. Voor bepaalde producten, zoals bijv. polyethyleen, leidt dit tot een concurrentievervalsing tussen Belgische en Nederlandse havens. De Vlaamse Havencommissie dringt er dan ook op aan dat de Belgische wetgeving wordt aangepast om deze concurrentievervalsing weg te werken.

2. De aansprakelijke vertegenwoordiger

Iedereen die in België geregeld en zelfstandig leveringen van diensten en goederen verricht, is belastingplichtig en moet zich als dusdanig laten registreren voor BTW-doeleinden. Deze regel is toepasselijk ongeacht de vestigingsplaats van de belastingplichtige. Indien de belastingplichtige geen vaste inrichting heeft in België of niet in België is gevestigd dan moet deze werken met een 'aansprakelijke vertegenwoordiger'. In bepaalde gevallen vervalt echter de verplichting om met een aansprakelijk vertegenwoordiger te werken. Met name als het gaat om de verkoop van of de handelingen op goederen die onder de regeling van de BTW-entrepot vallen.

Het probleem zit uiteindelijk bij de uitzondering op deze regel. Wanneer op de goederen die onder de BTW-entrepot vallen, bepaalde handelingen worden verricht, dan zal de buitenlandse belastingplichtige toch met een aansprakelijk vertegenwoordiger moeten werken. 'Vervoer' is één van de handelingen die ervoor zorgt dat de

9 Alle Belgische bepalingen inzake het BTW-entrepot werden afgeschaft en vervangen door de bepalingen in het K.B. nr. 54 van 25 februari 1996.

10 Richtlijn 77/388/EEG van 17 mei 1977, de Zesde BTW-Richtlijn genoemd en de Richtlijn 95/7/EG, Tweede Vereenvoudigingsrichtlijn genoemd en later opgenomen in de Zesde BTW-Richtlijn.

11 Deze lijst van goederen wordt weergegeven als bijlage J bij de Zesde Richtlijn. België heeft deze overgenomen als bijlage van het Koninklijk Besluit nr. 54 van 25 februari 1996. Met het Koninklijk Besluit van 17 december 1998 werden er nog een beperkt aantal producten aan de lijst toegevoegd.

buitenlandse belastingplichtige toch een aansprakelijk vertegenwoordiger nodig heeft. M.a.w. een buitenlandse belastingplichtige zal beroep moeten doen op een aansprakelijk vertegenwoordiger als hij in België wil zorgen voor het vervoer tot bij de klant of hij moet zelf een BTW-nummer aanvragen en aan een hele reeks verplichtingen voldoen zoals een in België gevestigde onderneming.

In Nederland bestaat een veel eenvoudigere regeling, die inhoudt dat een buitenlandse belastingplichtige, die het vervoer van de ingevoerde goederen wil doen tot bij de klant, niet over een BTW-nummer hoeft te beschikken. De enige verplichting in dit systeem is om een beperkt fiscaal vertegenwoordiger aan te duiden met een globaal identificatienummer. De heffing van de verschuldigde BTW wordt dan automatisch verlegd van de buitenlandse invoerder naar de Nederlandse koper. In België daarentegen moet de buitenlandse invoerder met een individueel BTW-nummer de BTW ook effectief voorschieten. De Belgische procedure is dus omslachtiger en (door de verplichting om de BTW voor te schieten) ook financieel niet aantrekkelijk, hetgeen een concurrentieel nadeel is voor de Belgische havens.

De Vlaamse Havencommissie vraagt met aandrang om maatregelen die de huidige Belgische wetgeving versoepelen, zodat concurrentievervalsingen worden weggerukt.

3. Omvangrijke administratieve verplichtingen voor de entrepouhouder

De Vlaamse Havencommissie signaleert de omvangrijke administratieve verplichtingen voor de entrepouhouder, in het bijzonder wanneer hij bovendien 'aansprakelijk vertegenwoordiger' is voor de buitenlandse invoerder. Deze verplichtingen (waaronder een zeer strikte voorraadadministratie, waarbij alle goederen die het entrepot binnenkomen of verlaten chronologisch worden geboekt) zouden sterk vereenvoudigd kunnen worden, zonder dat daarbij afbreuk wordt gedaan aan de doeltreffendheid van de controle.



2.3 Veterinaire keuring

Ook bij de veterinaire controle van goederen voor menselijke en dierlijke consumptie zijn er een aantal knelpunten die de concurrentiepositie van de Vlaamse havens kunnen schaden. Hierna worden enkele voorbeelden opgesomd:

1. Keurrechten

Met het Koninklijk Besluit d.d. 22/12/98 werden de keurrechten bij invoer voor vlees- en visproducten op een aanvaardbaar niveau gebracht. Ondanks herhaaldelijk aandringen van de privé-sector voorziet dit Koninklijk Besluit niet in een maximum keurrecht voor grote zendingen. In Nederland wordt dergelijk maximum wel toegepast. Dit maakt het voor invoerders interessanter om grote partijen via de Nederlandse havens te laten transiteren.

De inning van de keurrechten bij invoer gebeurt in België via de Administratie der Douane en Accijnzen. Dit veroorzaakt niet alleen bij de overheid extra administratie (de keurrechten zijn immers bestemd voor de Ministeries van Landbouw en Volksgezondheid), maar heeft ook voor de privé-sector negatieve gevolgen. Zo worden de te betalen keurrechten meegerekend bij de bepaling van de borg die men t.o.v. de douane moet stellen. Het zou veel logischer zijn indien de keurrechten rechtstreeks geïnd werden door de controlerende overheid.

Het Koninklijk Besluit d.d. 08/12/98 legde eveneens de betaling van een jaarlijks controlerecht op voor elke inrichting die vlees en/of vis opslaat. Deze verplichting geldt dus ook voor de magazijnen in de haven waar deze goederen worden opgeslagen in afwachting van verder vervoer. Het controlerecht kan oplopen tot 330.000,- BEF per erkenning. Een bedrijf met verschillende magazijnen dient voor elk magazijn een aparte erkenning aan te vragen. Bij meerdere erkenningen wordt er wel een substantiële korting toegekend.

2. Toepassing Richtlijn 97/78/EG van de raad van 18/12/97

Bovenvermelde richtlijn voorziet dat er in een aantal gevallen geen materiële controle van veterinaire goederen dient te gebeuren, maar enkel een documenten- en overeenstemmingscontrole. Bij vervoer van verzegelde containers beperkt deze overeenstemmingscontrole zich tot een eenvoudige zegelcontrole. Deze procedure zal zich hoofdzakelijk voordoen bij toepassing van de verlaagde frequentie (art. 10) en bij de doorvoer naar een derde land.

Momenteel dient deze zegelcontrole nog uitgevoerd te worden in een veterinair keurcentrum, wat aanzienlijke nutteloze kosten en tijdverlies veroorzaakt voor de betrokken bedrijven. De containers moeten immers naar en van het keurcentrum gevoerd worden, en dit voor een controle die slechts enkele seconden in beslag neemt.

De Vlaamse Havencommissie vraagt de mogelijkheid te onderzoeken deze zegelcontrole te laten uitvoeren door douanebeambten op de kaai van lossing, zodat de containers niet meer fysiek naar het keurcentrum gebracht dienen te worden. Deze beampten zouden dan handelen als aangestelden van het Instituut voor Veterinaire Keuring en het Ministerie van Landbouw. In Nederland wordt dergelijke werkwijze reeds toegepast.

2.4 Toekenning van vergunningen

Voor de uitvoer van sommige producten is een vergunning nodig. De Vlaamse Havencommissie signaleert dat de daadwerkelijke toekenning van dergelijke vergunningen soms zeer lang op zich laat wachten, waardoor er commerciële belangen (en daarbij uiteraard ook de concurrentiepositie van de Vlaamse havens) in het gedrang komen. Over het algemeen vloeien deze trage procedures voort uit verouderde wetgeving. Enkele voorbeelden geven verduidelijking:

- De vergunningen voor de uitvoer van ammoniumnitraat (zowel een grondstof voor meststoffen als voor springstoffen) moeten zowel verleend worden door het federale ministerie van Verkeer als door het federale ministerie van Economische zaken. Voor het laden van dergelijke goederen moet voorafgaandelijk - per lading - een vergunning aangevraagd worden. Meestal duurt het 3 à 4 weken voor het verkrijgen van dergelijke vergunning;
- Hetzelfde probleem stelt zich bij de export van springstoffen. De reglementering terzake dateert van 28 mei 1956 en de meest recente aanpassing gaat terug tot 1966. Dit betekent dat de recente technische evoluties (vooral de aspecten van veiligheid) niet verwerkt zijn in de wetgeving. Hierbij moet nog opgemerkt worden dat deze wet ook betrekking heeft op transporten van vuurwerk en aanstekers;
- Een derde voorbeeld heeft betrekking op de transit en in- en uitvoer van afgedankt niet strategisch legermateriaal. De gemiddelde wachttijd voor een dergelijke vergunning bedraagt 6 weken. Er moet een vergunning aangevraagd worden bij het (federaal)

ministerie van Economische Zaken en het ministerie van Buitenlandse Zaken. De toelating mag echter niet gelijktijdig aangevraagd worden bij de beide ministeries. Noch in Duitsland noch in Nederland is voor de transit van dergelijk afgedankt niet strategisch legermaterieel een vergunning vereist.

2.5 Controle op vervoer van illegaal in het land verblijvende personen vanuit Vlaamse havens, in het bijzonder naar Britse havens

Groot-Brittannië voorziet in een soepele asielregeling, er bestaat in Groot-Brittannië geen systeem met identiteitskaarten of soortgelijke documenten die een eenvoudige identificatie mogelijk maken en bovendien is het als illegale betrekkelijk gemakkelijk om werk te vinden. Deze feiten maken van Groot-Brittannië een bijzonder gegeerde bestemming voor personen die illegaal in de Europese Unie verblijven. Daarom proberen dagelijks tientallen personen via de ferrydiensten ongemerkt naar Groot-Brittannië te reizen in een vrachtwagen of een container. Dit gebeurt dikwijls in mensonwaardige omstandigheden.

Om aan deze praktijken paal en perk te stellen worden aan ferrymaatschappijen en de vervoerders fikse boetes opgelegd door de Britse staat (2.000 £ per vervoerde illegale persoon, te betalen door elke betrokkene, dus zowel door de vervoerder als door de ferrymaatschappij). Om deze boetes te vermijden organiseren de ferrymaatschappijen zelf controles (met eigen personeel of met ingehuurde gespecialiseerde bedrijven die over de nodige technische apparatuur beschikken). Het spreekt voor zich dat dergelijke controles aanzienlijke kosten met zich meebrengen.

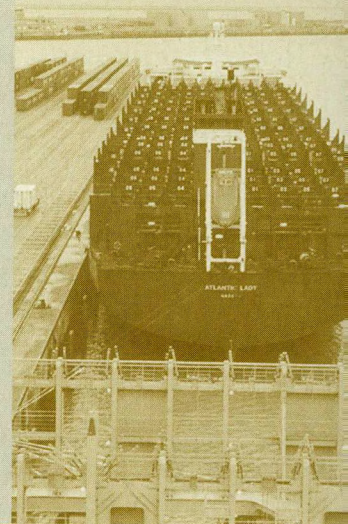
De Vlaamse Havencommissie vraagt om bij de bevoegde federale ministers erop aan te dringen dat er van overheidswegen maatregelen worden genomen om te zorgen dat er een strenge controle gebeurt op het vervoer van illegale personen vanuit Vlaamse havens naar Groot-Brittannië. Dit vanuit de visie dat de controles aan de buitengrenzen van de Europese Unie en het asielbeleid beide onder de verantwoordelijkheid van de overheid vallen. Strenge controles kunnen enerzijds veel menselijk leed voor de illegale personen voorkomen en anderzijds kunnen aanzienlijke kosten voor de ferrymaatschappijen en de vervoerders worden bespaard.

3. Aanbeveling

De Vlaamse Havencommissie heeft in deze aanbeveling een aantal problemen geschetst die zich voordoen in de Vlaamse havens en die verband houden met grensoverschrijdende controles. Met name de volgende items kwamen aan bod: afwikkeling van douaneformaliteiten, BTW-entrepot, veterinaire keuring en toekenning van vergunningen. Sommige procedures en situaties verlopen niet optimaal en er zijn duidelijke aanwijzingen dat de Vlaamse havens hierdoor een concurrentieel nadeel kunnen ondervinden tegenover buitenlandse havens. De Havencommissie is er zich van bewust dat de geschetste materies onderdeel zijn van een complexe regelgeving en soms een technisch / juridisch karakter hebben. Bovendien situeert de bevoegdheid over de geschetste materies zich op het federale beleidsniveau. Dit mag echter geen belemmering zijn om te zoeken naar oplossingen.

De Havencommissie verzoekt de Vlaamse Minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie om de in deze aanbeveling geschetste problemen te bespreken met de daarvoor bevoegde ministers in de federale regering.

Aanbeveling over het 'port package'



Brussel, 22 juni 2001

1. Inleiding

In februari 2001 formuleerde de Europese commissie een mededeling met als titel 'De verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening in havens: van cruciaal belang voor het vervoer in Europa'. Deze mededeling van de Europese commissie aan het Europees parlement en de raad bevat een voorstel voor richtlijn 'inzake toegang tot de markt voor havendiensten'. Genoemde documenten worden meestal aangeduid als het 'port package'.

De Vlaamse Havencommissie vindt het van groot belang dat de Vlaamse gemeenschap enerzijds en België als lid van de Europese unie anderzijds ten volle meewerkt aan de totstandkoming van een zinvol Europees havenbeleid. In deze aanbeveling worden de commentaren van de Vlaamse Havencommissie op het 'port package' geformuleerd.

2. Korte samenvatting van de voorgestelde richtlijn

Doel. Volgens de toelichting van de richtlijn beoogt het voorstel van de Europese commissie een meer systematische toepassing van de regels van de basisverdragen van de Europese Unie in de havensector. Het voorziet in procedureregels die moeten waarborgen dat alle huidige en potentiële dienstverleners een eerlijke kans krijgen om zich toegang te verschaffen tot de markt voor havendiensten. Volgens dezelfde toelichting zal dit op zijn beurt leiden tot een verbetering van de havendiensten, hetgeen op zich weer een stimulans zal vormen om beter gebruik te maken van het zeevervoer als alterna-

tieve vervoerswijze, alsook van gecombineerd vervoer, daar beide de druk op het vervoersnet van de Gemeenschap kunnen verlichten.

Vergunningen. Per havendienst en per vrachtafhandelingscategorie moeten minstens twee van elkaar onafhankelijke dienstverleners tot de markt worden toegelaten. Het havenbedrijf doet de selectie en verleent de vergunningen, tenzij het havenbedrijf ook zelf havendiensten verleent. Een onafhankelijke instantie wordt in dit geval met de selectie belast. Ook gelden er dan strikte boekhoudkundige regels.

Personeel. De dienstverleners van havendiensten mogen hun personeel zelf selecteren en aanstellen. De vigerende sociale wetgeving moet gerespecteerd worden.

Zelfafhandeling moet toegestaan kunnen worden. In elk geval mogen de voorwaarden voor zelfafhandeling niet strenger zijn dan deze voor het verlenen van een vergunning aan dienstverleners.

Overgangsregeling. Indien het aantal toegelaten dienstverleners niet beperkt is wegens ruimte- of capaciteitsbeperkingen of beperkingen die samenhangen met maritieme veiligheid, blijven de bestaande vergunningen geldig. In de andere gevallen is de duur van de overgangsregeling afhankelijk van:

- al dan niet aanzienlijke investeringen (roerende of onroerende goederen);
- bestaande vergunningen al dan niet met openbare aanbesteding verleend;

- voorwaarden van richtlijn al dan niet voldaan bij afgeven van vergunning.

De Vlaamse Havencommissie heeft op het voorstel van richtlijn een aantal belangrijke opmerkingen, zowel op het vlak van de algemene principes als op de wijze waarop de teksten worden geformuleerd. Deze opmerkingen worden hierna op een rij gezet.

3. Overzicht van de knelpunten in de voorgestelde richtlijn

3.1 De noodzaak van de richtlijn

Volgens de toelichting van de richtlijn beoogt het voorstel van de Europese commissie een meer systematische toepassing van de regels van de basisverdragen van de Europese Unie in de havensector. Het voorziet in procedureregels die moeten waarborgen dat alle huidige en potentiële dienstverleners een eerlijke kans krijgen om zich toegang te verschaffen tot de markt voor haven-diensten. De Vlaamse Havencommissie is het weliswaar eens met de principes die aan de grondslag liggen van deze procedureregels, maar heeft bij de wijze waarop deze regels ingrijpen in de havenrealiteit toch fundamentele vragen:

- 1 De argumentatie voor de opstelling van de procedureregels suggereren dat er op dit moment onvoldoende toegang tot de markt bestaat en vooral dat er daarover grote ontevredenheid bestaat. De Europese commissie toont echter onvoldoende aan dat dit inderdaad zo is. Bovendien is er in de havensector al een liberalisatie aan de gang. De ontevredenheid over de huidige situatie zou bijvoorbeeld kunnen blijken uit het bestaan van een groot aantal klachten bij de Europese instanties. Als de ontevredenheid minder groot is dan wordt gesuggereerd, dan zijn een aantal onderdelen van de richtlijn (zoals over de vergunningen, de overgangsmaatregelen) te ingrijpend, en dus niet proportioneel.
- 2 In de ontwerp-richtlijn worden maatregelen voorgesteld ter voorkoming van situaties waarin slechts één publieke of private onderneming een prijspolitiek kan voeren waarbij de relatie met de geleverde prestaties onaanvaardbaar is. Deze doelstelling is logisch en zeker na te streven, doch de maatregelen die daarvoor in de richtlijn worden getroffen zijn buiten proportie en bovendien niet nodig. In de zeer sterk concurrentiële Noord-Europese havencontext vergelijken rederijen prijzen tussen dienstverleners niet alleen binnen het havengebied maar ook tussen verschillende havens. Wanverhoudingen tussen prijs en prestatie in de dienstverlening, zelfs als het slechts om één aanbieder per haven gaat, wordt automatisch afgestraft door het vertrek van de reder naar een andere haven.
- 3 In de Noord-Europese havens zijn ondernemingen gevestigd die beschikken over de allernieuwste installaties. Deze installaties vergen enorme investeringen die slechts gedragen kunnen worden door de grootste ondernemingen. De laatste decennia hebben fusies en overnames plaatsgevonden in de havens tussen kleinere ondernemingen, precies omwille van de financiële implicaties van deze investeringen. Als een moderne Noord-Europese haven slechts beschikt over één onderneming voor de overslag van een bepaald soort goederen (bijv. fruit), dan is dit meestal noodzakelijk in functie van de enorme investeringen die werden gedaan. Teruggaan naar een situatie met meerdere kleine ondernemingen zou de grote investeringen onmogelijk maken, hetgeen een aantasting is van de efficiëntie van de haven. Misbruiken op het vlak van prijszetting zijn ook in dit geval onwaarschijnlijk, omdat de klant steeds over de mogelijkheid beschikt om naar een andere haven te gaan. Bovendien zou een tendens naar meerdere kleinere dienstverleners contrasten met de tendens naar een steeds groeiende omvang en marktmacht van reders en verladers (de klanten).
- 4 Totale liberalisering van publieke dienstverlening zoals dit in sommige Europese havens voorkomt voor bijvoorbeeld sleepdiensten of beloodsing, is niet na te streven en contraproductief. Dit in tegenstelling tot de intenties van de richtlijn. In de eerste plaats is de publieke dienstverlening 'universeel', d.w.z. beschikbaar voor alle klanten ongeacht hun grootte of marktmacht, hetgeen in een geliberaliseerde markt veel moeilijker gerealiseerd kan worden. Een geliberaliseerde markt voor bijv. beloodsing of sleepdiensten kan leiden tot situaties waarin de grote klanten gunstige prijzen kunnen bedingen of eigen nautische dienstverlening kunnen organiseren doch waarbij kleinere klanten onevenredig hoge prijzen betalen of zelfs in het geheel geen of inferieure dienstverlening krijgen (het zgn. 'cherry-picking'). Voor bepaalde diensten, zoals sleepdiensten of beloodsing, biedt de publieke dienstverlening dus een noodzakelijke solidariteit tussen en een garantie op gelijke behandeling van alle havengebruikers. Bovendien biedt publieke dienstverlening voor bijv.



beloofing de beste garantie op voldoende respecting van de veiligheidseisen (zie de Britse spoorwegen).

Het behoud van publieke dienstverlening moet nagestreefd worden, maar deze dienstverlening moet wel gestoeld zijn op bedrijfseconomische principes, op het streven naar een efficiënte werking, de verzekering van de continuïteit van de dienstverlening en volledige transparantie. In deze geest dient de nautische dienstverlening zowel binnen als buiten het havengebied conform dezelfde richtlijn geregeld te worden.

- 5 Bovendien mogen eventuele praktische problemen die in sommige havens zouden kunnen voortspruiten uit het feit dat nautische dienstverlening binnen de havengebieden wél en buiten de havengebieden niet onder de richtlijn zou vallen, niet uit het oog worden verloren.

3.2 Onduidelijkheid van de tekst

De tekst van de richtlijn bevat elementen die vaag of onduidelijk zijn. Het spreekt voor zich dat de werkelijke draagwijdte van de richtlijn pas volledig kan ingeschat worden van zodra ook alle erin vervatte elementen duidelijk verwoord zijn. Enkele voorbeelden geven aan dat het voorstel van richtlijn op dit moment nog niet voldoet op het vlak van duidelijkheid:

- De richtlijn is van toepassing op havensystemen die *open zijn voor het algemene commerciële maritieme vervoer*, mits de haven in de afgelopen drie jaar jaarlijks niet minder dan 3 miljoen ton of 500.000 passagiersbewegingen heeft verwerkt. In deze bepaling zijn er drie onduidelijkheden:

- De bepaling '3 miljoen ton' is onvoldoende nauwkeurig en de term passagiersbewegingen is evenmin duidelijk. Gaat het hierbij om passagiers die inschepen of ontschepen met het oog op vervoer tussen twee havens of gaat het bovendien ook om passagiers van cruiseschepen die ontschepen om gedurende een korte periode aan wal te gaan (en daarna terug aan boord gaan om hun cruise voort te zetten).
- Kan er geconcludeerd worden dat de richtlijn in principe niet van toepassing is op een haven die uitsluitend zou bestaan uit dedicated terminals, aangezien de richtlijn van toepassing is op havensystemen die open zijn voor het algemene commerciële vervoer?
 - Is een nieuwe haven niet onderworpen aan de richtlijn?

- Sommige essentiële termen worden niet of niet duidelijk gedefinieerd. Enkele voorbeelden:

- haveninstallaties (art. 1)
- havengebied (art. 2.1)
- gebruikers van de haven (port users) (art. 2.1, 4.7)
- de term 'havensystemen' wordt in de Engelse tekst verklaard als 'two or more ports grouped together'. In de Nederlandse tekst wordt gesproken van 'twee of meer havens die binnen een samenwerkingsverband (...)'. Beide verklaringen zijn niet identiek.

- De definitie van de term 'vergunning' is niet duidelijk. De tekst geeft de indruk dezelfde terminologie op verschillende wijze te interpreteren. Enerzijds wordt gesteld dat iedere verlener van havendiensten over een vergunning moet beschikken. Dit geldt ook

voor iemand die groepage aanbiedt of aan vrachtafhandeling doet, zonder daartoe noodzakelijkerwijze over een domeinconcessie te beschikken. Anderzijds wordt in artikel 6 en volgende de indruk gewekt dat het eveneens en zelfs hoofdzakelijk gaat over een domeinconcessie, die verleend wordt aan een goederenbehandelaar. Het is verkeerd totaal van elkaar verschillende concepten op dezelfde manier te behandelen.

- In artikel 7 is er sprake van 'categorieën van havendiensten' en 'categorieën vracht'. Deze termen zijn niet duidelijk (gaat het om goederencategorieën zoals koffie, suiker of fruit of gaat het eerder om de grote categorieën zoals droge bulk of stukgoed).
- Artikel 8 van de richtlijn (selectieprocedure) is van toepassing als het aantal verleners van havendiensten overeenkomstig artikel 7 beperkt is. Artikel 7 is niet duidelijk en kan in principe op verschillende manieren geïnterpreteerd worden. Artikel 7 is echter van essentieel belang omdat de toepassing van de artikels 8 (selectieprocedure), 9 (looptijd van de vergunning) en 16 (overgangsmaatregelen) rechtstreeks afhankelijk zijn van het al dan niet beperkt zijn van het aantal verleners van havendiensten. De drie interpretatiemogelijkheden van artikel 7 zijn de volgende:
 - Men zou kunnen stellen dat het aantal verleners van havendiensten beperkt is in alle gevallen waarin de havencapaciteit beperkt is en als de toegang tot de markt beperkt is omwille van plaatsgebrek.
 - Men zou evenwel ook kunnen stellen dat het aantal verleners van havendiensten beperkt is in het geval de havenautoriteit daadwerkelijk en uitdrukkelijk heeft bepaald dat er slechts één, twee, drie of een ander bepaald aantal dienstverleners toegelaten zijn. Als deze numerieke beperking niet uitdrukkelijk werd gesteld, dan is er geen beperking in de betekenis van artikel 7 en is artikel 8 (selectieprocedure) niet van toepassing.
 - Een derde wijze om artikel 7 te interpreteren is dat er geen beperking bestaat van zodra er ten minste één vrije locatie in de haven beschikbaar is (en bovendien geschikt voor de zich aandienende verlener van havendiensten).
- Artikel 11 van het voorstel van richtlijn bepaalt dat zelfafhandeling toegelaten moet worden en dat hier-

voor een vergunning verplicht kan worden gesteld waarvoor de criteria niet stringenter mogen zijn dan die welke gelden voor verleners van dezelfde of vergelijkbare havendiensten. Strikt geïnterpreteerd bepaalt de tekst van het artikel 11 dat het in feite wel mogelijk is dat er voor zelfafhandeling minder stringente criteria worden opgelegd. Het spreekt voor zich dat dergelijke situatie niet aanvaardbaar is.

3.3 Het recht van een verlener van havendiensten om zelf personeel te kiezen

Artikel 6 (vergunningverlening) bepaalt in punt 5 dat de verlener van havendiensten het recht heeft zelf personeel te kiezen voor de uitvoering van de dienst waarop de vergunning betrekking heeft. De Vlaamse Havencommissie heeft bezwaar tegen de wijze waarop dit punt werd geformuleerd. De formulering zou kunnen leiden tot de noodzaak om de havenarbeid in de Vlaamse havens, en overigens ook in een aantal andere belangrijke Europese havens, fundamenteel anders te gaan organiseren. De noodzaak hiervan werd door de Europese commissie onvoldoende aangetoond.

Wel is de Vlaamse Havencommissie het eens met het principe dat de havenarbeid in voldoende mate moet aangepast zijn aan de noden van het moderne havenbedrijf. Hiervoor bestaan reeds mogelijkheden tot het maken van afspraken tussen vertegenwoordigers van werknemers- en werkgeversorganisaties. Het is uiteraard noodzakelijk dat dergelijke afspraken ook inderdaad gemaakt worden. De Havencommissie is overigens ook van mening dat regimes afgestemd op de conventies en aanbevelingen van de ILO over havenarbeid (nrs. 137 en 152 resp. 145) daartoe voldoende ruimte kunnen bieden. Er is dan ook geen reden om de toepassing van die conventies en aanbevelingen in de bestaande nationale sociale wetgevingen vanuit de Europese Unie aan banden te leggen of te doen herzien. Voorwaarde is evenwel dat alle lidstaten de ILO-conventies ratificeren.

De Vlaamse Havencommissie stelt vast dat er op het niveau van de nationale en Europese werknemersorganisaties tot op dit moment reeds veelvuldig overleg over het port package, en meer bepaald over de ontwerprichtlijn, heeft plaatsgevonden, maar nog geen enkel paritair overleg met de werkgeversorganisaties. Gezien het belang en de mogelijke impact van het dossier is deze stap in de besluitvormingsprocedure echter onontbeerlijk.

3.4 Bevoegde instantie

De vergunningen moeten toegekend worden door een 'bevoegde instantie'. Dit is in principe het havenbestuur, tenzij het havenbestuur zelf dienstverlener is of direct of indirect zeggenschap heeft, want dan moet de vergunning worden toegekend door een andere 'bevoegde instantie'. Hoe dit moet gebeuren is niet duidelijk. Bovendien is het havenbestuur de instantie met een unieke knowhow op het vlak van het bestuur en de bepaling van de noden van de haven. De aanwijzing of oprichting van een andere 'bevoegde instantie' zou kunnen leiden tot een verminderde autonomie van het bestaande havenbestuur, hetgeen absoluut niet wenselijk is.

3.5 Looptijd van de vergunning

Volgens artikel 9 wordt de looptijd van de vergunningen bepaald door het al dan niet aanzienlijk zijn van de investeringen in roerende of onroerende activa. De looptijd van de vergunningen kan afhankelijk hiervan 5, 10 of 25 jaar bedragen.

Artikel 9 is bijzonder vaag en onduidelijk. Er is geen definitie van 'aanzienlijk', hetgeen een juiste interpretatie van dit deel van de richtlijn onmogelijk maakt. Het is bovendien te betwijfelen of er een correcte definitie van het woord 'aanzienlijk' kan gevonden worden, aangezien een investering die voor de ene onderneming 'onbeduidend' is, voor de andere onderneming als 'aanzienlijk' moet beschouwd worden, afhankelijk van onder meer de financiële draagkracht van de onderneming. Bovendien moet er niet alleen gewag gemaakt worden van de investeringen, maar ook van het handelsfonds. Dezelfde onduidelijkheid is er over de termen 'roerend' en 'onroerend'. Het is de vraag of deze termen in alle lidstaten van de Europese Unie in de nationale (boekhoudkundige) regelgeving op dezelfde wijze werd gedefinieerd. Bovendien kan een 'roerend' goed volgens Belgisch recht 'onroerend' worden door de permanente verbinding met een ander onroerend goed (d.i. 'onroerend door bestemming').

Overigens zijn de looptijden van de huidige vergunningen (in de betekenis van 'concessies') in de meeste Europese havens beduidend langer. De bedrijfseconomische redenen hiervoor zijn evident (o.a. is de termijn van de concessie gekoppeld aan de afschrijvingsperiodes van de gedane private investeringen). Over de looptijd van de vergunningen zijn er geen of weinig legale disputen geweest in het verleden. Er is dan ook geen enkele reden om hiervoor beperkende voorwaarden te bepalen. De arbitraire beperking van de concessieduur zou de kwaliteit van de dienstverlening en de normale bedrijfs-

economische exploitatie van de private ondernemingen sterk in het gedrang brengen.

3.6 Overgangsmaatregelen

Artikel 16 bepaalt de overgangsmaatregelen. In eerste instantie gelden dezelfde onduidelijkheden over de gebruikte terminologie als bij de discussie over de looptijd van de vergunningen: 'onbeduidende' versus 'aanzienlijke' investeringen en 'roerende' versus 'onroerende' activa. Ook het al dan niet 'beperkt zijn' van het aantal verleners van havendiensten (zie artikel 7) speelt een essentiële rol omdat de regels rond de overgangsmaatregelen hiervan rechtstreeks afhankelijk zijn. Bovendien werd er in de overgangsmaatregelen geen regeling voorzien voor de dienstverleningen die niet het voorwerp uitmaken van een bestaande vergunning.

Naast het feit dat er onduidelijkheden in de tekst voorkomen met betrekking tot de toepasbaarheid van de overgangsmaatregelen is het vooral van belang dat de overgangsmaatregelen de bestaande vergunningsverlening (ook in de betekenis van concessies) ernstig kan verstoren. Een voorbeeld toont dit aan: stel dat een terminalexploitant die in het verleden een concessie heeft verkregen van 50 jaar, waarvan reeds 24 jaar verstreken is, zeer grote investeringen doet. Indien op dat moment de richtlijn van toepassing wordt moet deze onderneming een nieuwe vergunning krijgen voor de resterende 25 jaar. In principe is het mogelijk dat hij de vergunning niet krijgt, niettegenstaande de grote en recente investeringen. Dergelijke situaties zijn onaanvaardbaar. De richtlijn creëert rechtsonzekerheid.

3.7 Tenuitvoerlegging

De lidstaten moeten uiterlijk een jaar na de inwerking-treding van de richtlijn de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking doen treden. Deze termijn is bijzonder beperkt en niet haalbaar.

4. Conclusies van de Vlaamse Havencommissie

De Vlaamse Havencommissie is het eens met het algemene principe dat alle huidige en potentiële dienstverleners een eerlijke kans moeten krijgen om zich toegang te verschaffen tot de markt voor havendiensten. Voor een groot deel is dit nu al het geval en in zowel de Vlaamse als de meeste andere Noord-Europese havens zijn er structurele ontwikkelingen aan de gang waarbij de bestaande situatie stilaan evolueert naar de situatie die in het voorstel van richtlijn wordt beoogd.

De Vlaamse Havencommissie vindt dat de huidige tekst van het voorstel van richtlijn echter niet voldoet om de beoogde doelstelling te bereiken. Bovendien lijkt het er sterk op dat het voorstel van richtlijn een bijzonder snelle procedure volgt waarbij onvoldoende tijd en mogelijkheden worden geboden aan de betrokken partijen om via inspraakprocedures en overleg in het besluitvormingsproces te worden betrokken. Dergelijke werkwijze is niet aanvaardbaar en is niet in verhouding tot het belang en de implicaties van de richtlijn. De Vlaamse Havencommissie dringt er dan ook op aan om in het besluitvormingsproces alsnog voldoende mogelijkheden voor inspraak en overleg in te bouwen.

Inhoudelijk moet de volgende belangrijke tekortkomingen aan het voorstel van richtlijn worden gesignaleerd:

- 1 De ontwerprichtlijn streeft naar een afbouw van publieke dienstverlening. Er zijn evenwel belangrijke redenen (veiligheid, solidariteit, organisatorische omstandigheden) om op efficiëntieprincipes gestoelde publieke dienstverlening te behouden. Dit wil zeggen dat er hierbij wel strikte voorwaarden gelden op het vlak van het nastreven van bedrijfseconomische efficiëntie en transparantie. De argumenten die in de richtlijn worden gebruikt om publieke dienstverlening aan banden te leggen zijn niet geldig in de moderne Noord-Europese zeehavens.
- 2 De tekst van de richtlijn bevat een belangrijk aantal vaagheden, onduidelijkheden en onvolledigheden. Bovendien werden er significante verschillen geconstateerd tussen de Nederlandse en de Engelse tekst. Sommige essentiële definities ontbreken. Het gaat hierbij niet om details; sommige onduidelijkheden hebben tot resultaat dat het voor de betrokkenen in het geheel niet duidelijk is wat het toepassingsgebied en de draagwijdte van de richtlijn is.

- 3 In de richtlijn wordt op een bijzonder ongenueanceerde wijze bepaald dat verleners van havendiensten het recht hebben zelf personeel te kiezen. De formulering zou ertoe kunnen leiden dat de havenarbeid in Vlaanderen en in een aantal belangrijke buitenlandse havens op een fundamenteel andere wijze georganiseerd zal moeten worden. Deze bepaling is geheel buiten proportie, temeer daar er op dit ogenblik reeds mogelijkheden zijn om tussen werkgevers en werknemers afspraken te maken in functie van de noden van het moderne havenbedrijf. De voorwaarde is natuurlijk dat dergelijke afspraken ook daadwerkelijk gemaakt worden. De betreffende tekst in het voorstel van richtlijn is absoluut niet aanvaardbaar.
- 4 De bepalingen rond de aanwijzing of oprichting van een 'bevoegde instantie' voor de toekenning van vergunningen zijn niet geheel duidelijk. Bovendien is er een reëel gevaar dat de oprichting van dergelijke instantie leidt tot een verminderde autonomie van het bestaande havenbestuur. Dergelijke constructies zijn onaanvaardbaar en niet proportioneel met de doelstellingen van de richtlijn.
- 5 De bepalingen die betrekking hebben op de looptijd van de vergunningen en op de overgangsmaatregelen bevatten tal van onduidelijkheden die sterk uiteenlopende interpretaties toelaten. Deze bepalingen leiden tot rechtsonzekerheid en kunnen in specifieke gevallen bovendien leiden tot ernstige financiële implicaties voor bestaande dienstverleners. Deze bepalingen zijn bijgevolg niet proportioneel met de initiële doelstellingen van de richtlijn, die o.a. een verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening nastreeft. De arbitraire beperking van de concessieduur zou integendeel de kwaliteit van de dienstverlening en de normale bedrijfseconomische exploitatie van de private ondernemingen sterk in het gedrang brengen.

Advies over de nieuwe versie van het 'Ontwerpbesluit tot oprichting van een concertatiecommissie voor het zeehavenbeleid'



Brussel, 22 juni 2001

1. Inleiding

Op 3 mei 2001 heeft de Vlaamse Havencommissie een advies geformuleerd over het 'Ontwerpbesluit van de Vlaamse regering tot oprichting van een concertatiecommissie voor het zeehavenbeleid'. De Havencommissie was er uitdrukkelijk geen voorstander van dat er op basis van het toen voorgelegde ontwerpbesluit een concertatiecommissie zou worden opgericht.

Op 20 juni 2001 werd aan de Vlaamse Havencommissie advies gevraagd over een nieuwe versie van het ontwerpbesluit over de concertatiecommissie. In dit advies zal de Vlaamse Havencommissie zich uitspreken over het nieuwe ontwerpbesluit (versie 2001-05-14). In punt 2 worden de conclusies van de commissie geformuleerd.

2. Conclusies van de Vlaamse Havencommissie

De Vlaamse Havencommissie heeft de nieuwe versie van het ontwerpbesluit grondig vergeleken met de vorige versie waarover zij heeft geadviseerd en komt tot de volgende conclusies:

- 1 De taakomschrijving in de vorige versie van het ontwerpbesluit was vaag en bovendien in strijd met één van de basisbeginselen van het Havendecreet, nl. de vergroting van de responsabilisering van de havenbedrijven. Het nieuwe ontwerpbesluit dat het voorwerp vormt van dit advies heeft een correcte en zinvolle taakomschrijving. De nieuwe taakomschrijving biedt een meerwaarde voor het Vlaams havenbeleid.
- 2 Het nieuwe ontwerpbesluit geeft geen aanleiding meer tot overlapping van de werkdomeinen van de concertatiecommissie met deze van de Vlaamse Havencommissie.
- 3 De samenstelling van de concertatiecommissie, zoals voorgesteld in het nieuwe ontwerpbesluit, is voldoende evenwichtig.
- 4 De oprichting van de nieuwe concertatiecommissie in de schoot van de Vlaamse Havencommissie biedt de meerwaarde van de reeds aanwezige expertise bij het secretariaat. Door de afgebakende taakomschrijving van beide commissies is het onderscheid voldoende duidelijk. De voorwaarde voor de goede werking van de concertatiecommissie is wel dat er op de begroting van de SERV voldoende middelen worden voorzien om het secretariaat toe te laten de bijkomende taken efficiënt uit te voeren.
- 5 Rekening houdende met de hierboven geformuleerde opmerkingen verklaart de Vlaamse Havencommissie zich akkoord met het 'Ontwerpbesluit van de Vlaamse regering tot oprichting van een concertatiecommissie voor het zeehavenbeleid' dat het voorwerp uitmaakt van dit advies.

6

Statistiek Vlaamse havens



Inleiding

Dit hoofdstuk van het jaarverslag bevat vier onderdelen. In een eerste deel wordt ingegaan op de **overheidsinvesteringen in de Vlaamse havens**. Gedetailleerd wordt weergegeven hoeveel de Vlaamse gemeenschap sinds de regionalisering van het havenbeleid in de havens en de maritieme toegang heeft geïnvesteerd. In een tweede deel worden de evoluties in de **havenarbeid in de Vlaamse havens** bestudeerd. In het derde deel wordt het **sociaal-economisch belang van de Vlaamse havens** cijfermatig uit de doeken gedaan. In dit deel wordt ingegaan op werkgelegenheid en investeringen in de havens (maar hier in beide gevallen in de brede betekenis van het woord), alsook op toegevoegde waarde. Tenslotte wordt een vierde deel gewijd aan de **maritieme statistieken**: uitgebreide overslaggegevens voor de Vlaamse havens voor de periode 1980-2001.

Overheidsinvesteringen in de Vlaamse havens



Sinds de regionalisering van het havenbeleid en -beheer in 1989 gebeuren de overheidsinvesteringen in de havens en in de maritieme toegankelijkheid door de Vlaamse gemeenschap. In dit onderdeel van het jaarverslag wordt een overzicht gegeven van deze investeringen. Er wordt een overzicht gegeven voor de volledige periode 1989-2001, met een onderverdeling naar havens en maritieme toegankelijkheid. De verdieping van de Westerschelde wordt afzonderlijk vermeld, gelet op de grote impact van dit project op het haveninvesteringsbudget. In totaal investeerde de Vlaamse gemeenschap in 2001 ca. 253,62 miljoen euro (10,23 miljard BEF) in de havens en de maritieme toegankelijkheid ervan.

Inleiding

Het onderdeel 'Overheidsinvesteringen in de Vlaamse havens' wordt in het jaarverslag opgenomen sinds 1995 (jaarverslag 1994). Telkens wordt extra uitleg gegeven over de lopende projecten van het betreffende verslagjaar. Zo worden in het hiernavolgende hoofdstuk hoofdzakelijk de projecten besproken die in 2001 werden aangevat of in uitvoering waren.

Om de investeringen voor de diverse jaren op een correcte wijze te kunnen vergelijken en op te tellen, worden alle investeringsbedragen uitgerekend in prijzen van 2001 door middel van de ABEX-index¹².

¹² De A.B.E.X.-indexen zijn de indexcijfers van de bouwkoopprijs. De bouwkoopprijs lag in 2001, in 2000, in 1999 en in 1998 hoger dan het jaar ervoor.

¹³ De cijfergegevens voor maritieme toegankelijkheid voor de jaren 1995, 1996, 1997 en 1998 werden gecorrigeerd met recentere informatie.

Totale haveninvesteringen door de Vlaamse gemeenschap

De eerste tabel geeft een overzicht van de haveninvesteringen van de Vlaamse gemeenschap voor de periode 1989-2001. In deze tabel zijn zowel de totale investeringsbedragen van de Vlaamse overheid in elke haven afzonderlijk weergegeven als de investeringen in de maritieme toegankelijkheid. In de investeringen voor de maritieme toegankelijkheid zijn ook de kosten voor de verdieping van de Westerschelde inbegrepen; Omwille van het belang van dit project zijn de uitgaven voor dit project in deze tabel ook afzonderlijk weergegeven.

De Vlaamse gemeenschap heeft sinds de regionalisering van het havenbeleid en -beheer in 1989 reeds meer dan 2.798,08 miljoen euro (112,87 miljard BEF) geïnvesteerd in de Vlaamse zeehavens. De investeringsbedragen¹³

Haveninvesteringen door de Vlaamse gemeenschap in mln euro voor de periode 1989-2001 (in prijzen 2001)

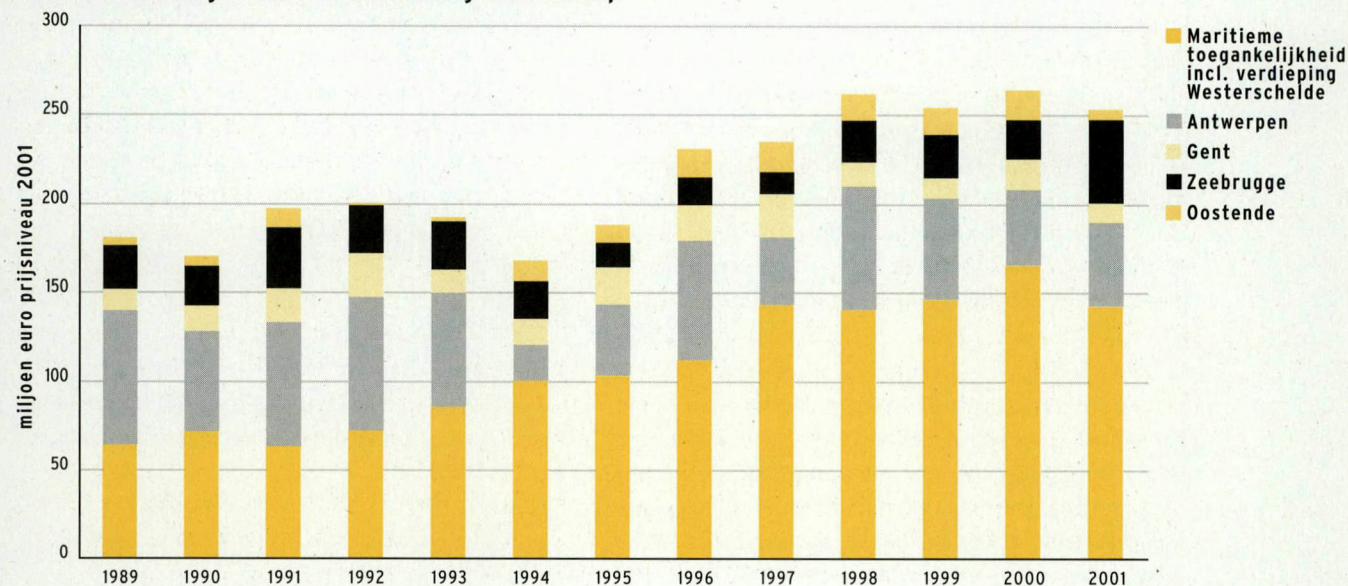
	1989	1990
Maritieme toegankelijkheid		
incl. verdieping Westerschelde	64,35	71,79
Verdieping Westerschelde	0,00	0,00
Antwerpen	75,31	56,22
Gent	12,13	14,44
Zeebrugge	24,15	22,09
Oostende	4,46	5,44
Totaal incl. maritieme toegang	180,41	169,98
Totaal excl. maritieme toegang	116,05	98,19
Maritieme toegankelijkheid in % van het totaal	35,7%	42,2%

voor de maritieme toegankelijkheid bedragen ruim de helft van dit totale budget (50,5 %). De laatste jaren investeert de Vlaamse overheid meer in de Vlaamse zeehavens dan in de periode 1989-1995. Deze inhaaloperatie is in hoofdzaak toe te schrijven aan de sterke toename van de uitgaven voor de maritieme toegankelijkheid en meer bepaald het verdiepingsprogramma voor de Schelde. In 1995 werd officieel gestart met de 'Verdieping van de Westerschelde'¹⁴. Op zeven jaar tijd werd hierin meer dan 206,57 miljoen euro (8,33 miljard BEF) geïnvesteerd. Dit is 14,6 % van het totale bedrag dat sinds 1989 besteed werd aan de maritieme toegankelijkheid. In 2001 werd meer dan 56 % van het totale budget uitgegeven aan maritieme toegankelijkheid. Meer dan één vierde hiervan werd besteed aan de verdieping en het onderhoud van de Westerschelde. In 2001 werd het verdiepingsprogramma van de Westerschelde afgewerkt; de uitgaven ervoor bedroegen in 2001 nog iets meer dan 13,02 miljoen euro (525,1 miljoen BEF).



¹⁴In 1994 werd reeds een beperkt wrakkenonderzoek uitgevoerd. In het jaarverslag van 1998 was deze vastlegging niet weergegeven.

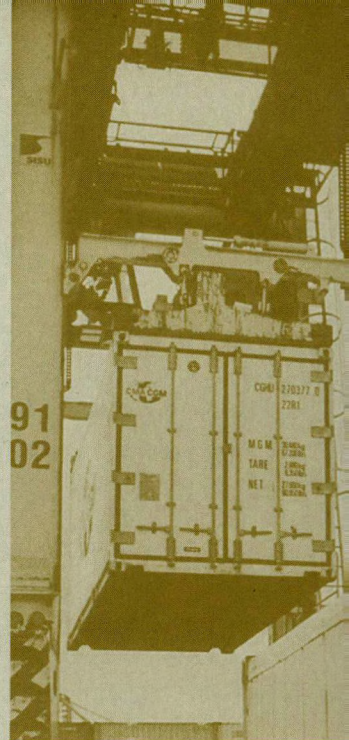
Haveninvesteringen door de Vlaamse gemeenschap



1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Totaal
63,56	72,43	85,78	100,79	103,49	112,19	143,41	140,58	146,47	165,44	142,84	1413,12
0,00	0,00	0,00	1,39	17,12	15,81	43,31	44,02	53,55	18,35	13,02	206,57
69,56	74,94	64,04	19,79	39,92	66,84	37,51	69,57	57,03	42,73	47,05	720,52
19,08	24,23	12,85	14,58	20,61	20,60	24,90	13,13	11,18	16,89	11,08	215,70
34,04	27,66	27,38	21,20	13,74	15,38	12,11	23,67	24,31	22,34	46,53	314,61
11,36	1,45	2,54	11,48	10,63	15,87	17,18	15,16	15,43	17,01	6,13	134,14
197,61	200,71	192,60	167,84	188,39	230,88	235,11	262,11	254,42	264,41	253,62	2798,08
134,05	128,28	106,82	67,05	84,90	118,69	91,70	121,53	107,95	98,97	110,79	1384,97
32,2%	36,1%	44,5%	60,1%	54,9%	48,6%	61,0%	53,6%	57,6%	62,6%	56,3%	50,5%

Bron: VHC, naar: Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Waterwegen en Zeewezen

De investeringen door de Vlaamse gemeenschap in elk van de vier Vlaamse havens



In dit onderdeel wordt een kort overzicht gegeven van de investeringen van de Vlaamse gemeenschap in de vier Vlaamse havens. Enkel de grootste projecten worden behandeld.

De haven van Antwerpen

De Vlaamse gemeenschap heeft in de periode 1989-2001 reeds 720,52 miljoen euro (29,07 miljard BEF) in de haven van Antwerpen geïnvesteerd. Ongeveer 377,99 miljoen euro (15,25 miljard BEF) of 52 % van deze totale investering werden besteed aan havenprojecten op de Rechteroever van Antwerpen. Bijna 20 % van de investeringen van de Vlaamse gemeenschap in Antwerpen sinds 1989, of ongeveer 145,78 miljoen euro (5,88 miljard BEF), werden aangewend voor de renovatie van het oude havengedeelte, met name van het Amerikadok tot en met het Marshalldok. Tussen 1997 en 1999 werden er herstellingswerken uitgevoerd aan de containerkade Zuid. Enkele jaren na de afwerking van de terminal werden er grondverzakkingen vastgesteld. Deze herstellingswerken hebben in totaal een extra investering van bijna 10,16 miljoen euro (410 miljoen BEF) gevergd, waarvan 0,71 miljoen euro (28,5 miljoen BEF) in 2001.

De toename van het aandeel van investeringen in projecten op de Linkeroever in Antwerpen is sinds 1997, met de opstart van het containerdok West (Deurganckdok), heel duidelijk waar te nemen. In 2001 ging het leeuwenaandeel (94 %) van de investeringen naar de uitbouw van de Linkeroever van de haven van Antwerpen.

Project	1989	1990
<i>Rechteroever</i>		
Berendrechtshuis (saldo vanaf 1989)	16,48	20,61
Containerkade Zuid	37,67	9,87
Containerkade Noord	3,12	0,06
Zandvlietshuis	0,00	0,00
Renovatie Amerikadok tot en met 3de Havendok	3,69	10,03
Renovatie van het 5de Havendok en Marshalldok	0,00	0,00
Vierde Havendok	0,85	0,71
Royerssluis en Kattendijkshuis	0,00	0,00
Bouw oprit Straatsburgbrug	0,00	0,00
Totaal Rechteroever	61,82	41,29
<i>Linkeroever</i>		
Aanleg Waaslandhaven en havendokken	4,85	6,60
Wegenwerken (o.a. havenring en logistiek park)	0,56	1,04
Liefkenshoektunnel	0,00	0,00
Cellenproject (ingeschreven op LO)	0,00	0,00
Verrebroekdok	0,00	0,00
Containerdok West	0,00	0,00
Vrasenendok geschil	0,00	0,00
Totaal Linkeroever	5,40	7,64
Overige (kleinere werken en diversen)	8,09	7,29
Havenkapiteindienst	0,00	0,00
Totaal Haven van Antwerpen	75,31	56,22

De belangrijkste investeringen op Linkeroever zijn toe te wijzen aan de bouw van het Verrebroekdok en de verdere bouw van het Deurganckdok. Daarvan was 8,43 miljoen euro (340,2 miljoen BEF) bestemd voor bewarende maatregelen die de aannemers die het Deurganckdok bouwen moesten uitvoeren door het stilleggen van de werken door de Raad van State.

In 2001 bedroegen de investeringen in de haven van Antwerpen 4,32 miljoen euro (174 miljoen BEF) meer dan in 2000 (of 10,1 % meer). Dit is meer dan 8,37 miljoen euro (337,82 miljoen BEF) minder dan het gemiddelde investeringsbedrag van de periode 1989-2001.

Indien geen rekening wordt gehouden met de bewarende maatregelen voor het Deurganckdok (8,43 miljoen euro of 340,2 miljoen BEF), dan bedragen de investeringen 4,11 miljoen euro (166 miljoen BEF) minder dan in 2000. Dit is een daling van 9,6 % tegenover 2000.



Grote projecten in de haven van Antwerpen in de periode 1989-2001 in mln euro (in prijzen 2001)

1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Totaal
18,71	11,58	7,70	0,34	0,00	0,21	0,00	0,01	0,01	0,08	0,00	75,74
1,82	1,13	0,20	0,00	0,03	0,00	3,27	1,99	5,02	0,10	0,71	61,82
0,88	0,53	22,18	0,44	16,86	26,69	5,98	2,16	0,00	0,00	0,00	78,92
5,45	4,44	0,00	0,00	1,85	0,00	0,61	0,00	0,00	0,00	0,00	12,36
21,63	34,33	20,60	11,36	6,95	11,03	0,60	4,99	7,38	1,51	1,75	135,84
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,51	0,50	2,67	0,14	0,12	9,94
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,56
0,00	0,00	0,00	0,00	0,31	0,03	0,00	0,29	0,00	0,00	0,00	0,63
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,74	0,44	1,18
48,49	52,02	50,68	12,13	26,01	37,96	16,98	9,94	15,08	2,57	3,02	377,99
4,99	8,46	9,90	2,88	1,69	0,00	0,56	7,17	0,70	5,29	0,87	53,96
2,14	1,24	0,29	1,10	0,00	0,00	2,85	0,33	3,47	0,44	0,00	13,46
6,11	0,00	0,47	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,58
0,00	8,02	0,00	0,08	0,00	0,41	3,52	2,35	3,95	0,00	0,00	18,34
0,00	0,08	0,00	0,01	12,13	27,34	6,72	12,70	12,02	7,32	12,10	90,42
0,00	0,00	0,00	0,00	0,09	0,96	6,88	36,73	21,79	24,44	29,40	120,29
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,68	0,00	2,68
13,23	17,80	10,67	4,07	13,92	28,71	20,53	59,27	41,95	40,17	42,37	305,73
7,84	5,13	2,70	3,58	0,00	0,17	0,00	0,35	0,00	0,00	0,00	35,14
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,65	1,65
69,56	74,94	64,04	19,79	39,92	66,84	37,51	69,57	57,03	42,73	47,05	720,52

De haven van Gent

De Vlaamse gemeenschap heeft tussen 1989 en 2001 iets meer dan 215,70 miljoen euro (8,70 miljard BEF) geïnvesteerd in de haven van Gent. Ongeveer 39 % van dit bedrag werd aangewend voor de bouw van het Kluizendok.

In 2001 werd ongeveer 78 % van het jaarbudget voor de haven van Gent besteed aan de bouw van het Kluizendok.

Project	1989	1990
Renovatie Insteekdok en Sifferdok	0,14	0,00
Uitbouw Petroleumdok	6,01	7,05
Renovatie Zuiddok	1,76	0,00
Renovatie Noorddok	0,00	3,25
Renovatie toegang Grootdok	0,00	0,00
Renovatie Rigakaai	0,00	0,00
Renovatie Port Arthurkaai	0,00	0,00
Kaaimuur Rodenhuisendok	0,00	0,00
Kluizendok	0,00	0,00
Zeekanaal naar Gent en Voorhaven	0,56	0,05
Moervaart	0,00	0,00
Baggerstortterrein en studies	0,11	3,36
Studies (nieuwe) zeeluis	0,00	0,00
Overige (kleinere werken en diversen)	3,55	0,73
Havenkapiteindienst	0,00	0,00
Totaal Haven van Gent	12,13	14,44

De haven van Zeebrugge

De Vlaamse gemeenschap investeerde in de periode 1989-2001 314,61 miljoen euro (12,69 miljard BEF) in de haven van Zeebrugge in havenprojecten. Ongeveer 69,5 % van dit budget werd aangewend voor werken in de voorhaven. De belangrijkste werken in de achterhaven hebben te maken met de ontsluiting (weg en spoor) van de haven.

Het grootste deel, 36,61 miljoen euro of 1.476,8 miljoen BEF van de investeringen in de haven van Zeebrugge in 2001, gaat naar een schadeclaim vanwege de Tijdelijke Vereniging Zeebouw-Zeezand voor schade die de aanemerscombinatie heeft geleden door het stilvallen van de werken van de nieuwe buitenhaven begin jaren tachtig. De schade ontstond door vertragingen bij de goedkeuring van enkele deelcontracten.

Wanneer de schadeclaim van de Tijdelijke Vereniging Zeebouw-Zeezand buiten beschouwing wordt gelaten, dan werd in 2001 ook een belangrijk gedeelte van het budget, meer dan de helft (67,1 %), aangewend voor de uitbouw van het Wielingendok in de voorhaven. In 2001 werd meer dan een kwart (27,8 %) besteed aan de aanleg en uitrusting van de nieuwe achterhaven. Zonder de claim van de Tijdelijke Vereniging Zeebouw-Zeezand mee te tellen, daalde het totale investeringsbedrag met 12,42 miljoen euro (501 miljoen BEF) of met 55,6 %.

Project	1989	1990
<i>Voorhaven</i>		
Afwerking Voorhaven (Raamcontract)	5,16	14,22
verlenging oostelijke kaai van het Westhoofd	0,00	0,00
Beasac-projecten	0,02	0,00
Restauratie en werken Leopold II-dam	0,00	0,00
Radarcentrale en W-buitenhaven (met aansluitingswegen)	0,00	0,00
Brittanniadok	0,00	0,00
Flanders Containerterminal	0,00	0,00
Aanleg Wielingendok	0,00	0,00
Verlenging OCHZ-terminal	0,00	0,00
Vaargeul oude zeeluis	0,00	0,00
Totaal Voorhaven	5,18	14,22
<i>Achterhaven</i>		
Werken Vandammesluis en vaargeul	0,21	1,63
Nieuwe Herdersbrug	0,00	0,00
Canadakaai	0,00	0,00
Wegen- en spoorwegwerken	0,00	0,00
Bastennakenkade	0,00	0,00
Aanleg Zuidelijk kanaaldok en haventerreinen	0,00	0,00
Noordkaai Noordelijk Insteekdok	0,00	0,00
Totaal Achterhaven	0,21	1,63
Overige (kleinere werken en diversen)	18,76	6,24
Havenkapiteindienst	0,00	0,00
Totaal Haven van Zeebrugge	24,15	22,09

Grote projecten in de haven van Gent in de periode 1989-2001 in mln euro (in prijzen 2001)

1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Totaal
2,02	1,94	0,47	0,00	0,00	1,52	1,66	0,15	0,00	0,00	0,00	7,91
3,34	17,31	0,40	2,10	3,74	5,65	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	45,62
0,00	0,41	2,92	0,00	0,00	0,00	0,12	0,00	0,00	0,06	0,00	5,27
0,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,34
8,00	0,00	5,97	5,61	0,31	0,60	0,02	0,68	0,13	0,31	0,34	21,97
0,00	0,00	0,00	5,96	0,00	0,10	0,00	0,00	0,00	0,15	0,27	6,48
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,17	0,00	1,32	0,00	0,04	0,00	1,53
0,00	0,00	0,15	0,00	0,00	0,00	0,03	0,00	0,13	0,00	0,00	0,31
0,10	0,00	0,15	0,00	14,10	12,38	16,46	10,06	6,40	15,43	8,68	83,74
1,07	0,79	0,40	0,57	0,62	0,15	5,80	0,82	4,10	0,61	0,96	16,49
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,11	0,00	0,00	0,00	0,11
0,41	0,00	0,00	0,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,12	0,00	0,40	4,74
0,00	0,00	0,15	0,00	0,00	0,03	0,82	0,00	0,30	0,00	0,00	1,30
4,05	3,79	2,24	0,00	1,84	0,00	0,00	0,00	0,00	0,28	0,01	16,50
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,41	0,41
19,08	24,23	12,85	14,58	20,61	20,60	24,90	13,13	11,18	16,89	11,08	215,70

Bron: VHC, naar: Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Waterwegen en Zeewezen

Grote projecten in de haven van Zeebrugge in de periode 1989-2001 in mln euro (in prijzen 2001)

1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Totaal
5,23	0,00	0,00	3,92	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	1,36	36,61	66,53
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,40	0,00	0,00	0,00	0,40
0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04
3,51	2,18	0,00	0,58	2,20	0,03	3,55	0,34	0,25	0,67	0,00	13,34
0,61	0,00	0,00	0,00	0,00	1,28	0,68	0,00	0,28	0,00	0,00	2,85
0,00	0,72	0,00	0,19	0,72	0,25	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,89
15,27	20,79	16,14	13,60	3,64	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	69,45
0,00	0,00	0,00	0,00	0,93	1,87	0,60	15,39	12,09	10,02	6,65	47,54
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,28	3,44	1,28	1,54	2,50	0,00	16,03
0,00	0,00	0,54	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,54
24,65	23,70	16,68	18,30	7,54	10,71	8,28	17,40	14,15	14,54	43,26	218,62
0,40	0,00	0,00	0,15	0,00	0,70	0,01	0,11	0,00	0,00	0,00	3,20
0,01	0,00	2,54	1,69	0,00	0,73	0,18	0,00	0,00	0,00	0,00	5,14
4,73	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,73
0,00	1,18	4,82	1,06	5,15	1,71	2,67	0,95	0,65	1,74	0,94	20,87
0,00	0,00	2,82	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,82
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,98	2,70	8,83	5,42	1,02	18,95
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,80	0,80
5,14	1,18	10,18	2,90	5,15	3,13	3,83	3,76	9,48	7,16	2,76	56,51
4,26	2,78	0,52	0,00	1,05	1,54	0,00	2,51	0,68	0,64	0,00	38,98
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,51	0,51
34,04	27,66	27,38	21,20	13,74	15,38	12,11	23,67	24,31	22,34	46,53	314,61

Bron: VHC, naar: Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Waterwegen en Zeewezen



Project	1989	1990
<i>Beperkte renovatie</i>		
Verbreden havengeul en renovatie Zeewezendok	0,07	0,00
Voorhaven	3,46	2,22
Aanleg toeristische kaai	0,00	0,00
Werken voor aanlegplaatsen ferries	0,00	2,18
Verdiepingswerken	0,00	0,00
Totaal beperkte renovatie	3,53	4,40
<i>Eigenlijk renovatieprogramma</i>		
Diepwaterkaai en Cockerillkaai	0,00	0,00
Hout- en Vlotdok	0,00	0,00
Vlotdok aanleg spoor	0,00	0,00
Werken i.v.m. Kennedyrondpunt-De Bolle	0,00	0,00
Andere wegenwerken	0,00	0,00
Studies	0,07	0,16
Zeesluis (ook nautische studies)	0,00	0,00
Plassendaleproject	0,00	0,00
Nieuwe havendammen	0,00	0,00
Totaal eigenlijke renovatie	0,07	0,16
Overige (kleinere werken en diversen)	0,86	0,88
Havenkapiteindienst	0,00	0,00
Totaal Haven van Oostende	4,46	5,44

De haven van Oostende

Sinds de regionalisering van de havenbevoegdheid heeft de Vlaamse gemeenschap reeds meer dan 134,14 miljoen euro (5,41 miljard BEF) geïnvesteerd in de haven van Oostende. Iets meer dan 51 % van dit totaal bedrag werd besteed aan de 'Beperkte Renovatie', die in hoofdzaak betrekking heeft op het verbreden van de havengeul en de renovatie van het Zeewezendok. Ook in 2001 werden belangrijke investeringen uitgevoerd voor de werken aan de aanlegplaatsen voor de ferryschepen. De belangrijkste investering in de voorhaven betreft de bouw van twee aanlegsteigers en een verankerde damwand, langsheen de terreinen van de vroegere marinebasis. Het betreft een investering in samenwerking met het havenbedrijf. De bijdrage van de Vlaamse overheid in het project bedraagt 0,82 miljoen euro (32,91 miljoen BEF).

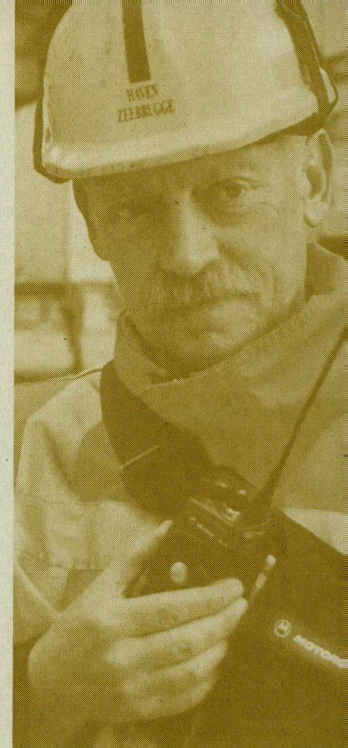
Het Plassendaleproject werd in 2000 afgewerkt. In drie jaar tijd werd in het project ruim 16,11 miljoen euro (650 miljoen BEF) geïnvesteerd. Om het Plassendale I project een betere ontsluiting te geven werd beslist om het terrein aan te sluiten op het spoorwegnet. Daarvoor wordt over de vaart Oostende-Brugge een spoorbrug gebouwd. Het gaat over een investering van meer dan 3,59 miljoen euro (145 miljoen BEF).

Grote projecten in de haven van Oostende in de periode 1989-2001 in mln euro (in prijzen 2001)

1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Totaal
5,02	1,10	0,00	4,83	9,30	8,31	4,79	5,21	4,49	1,98	0,74	45,82
0,00	0,00	0,82	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,13	0,00	0,00	6,63
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,17	0,00	2,12	2,46	0,40	9,14
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,11	0,00	0,44	0,87	3,60
3,63	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,63
8,65	1,10	0,82	4,83	9,30	8,31	8,95	5,32	6,73	4,88	2,01	68,83
0,00	0,00	0,00	0,00	1,28	5,33	1,77	3,40	0,16	1,23	0,06	13,23
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,99	0,00	0,11	0,00	0,00	0,00	1,10
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,36	0,00	1,36
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,44	0,00	1,46	0,00	0,01	7,92
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,03	0,00	0,00	0,00	0,04
0,08	0,00	0,00	0,06	0,00	0,00	0,00	0,00	0,16	0,00	0,00	0,53
0,00	0,00	0,00	5,45	0,03	1,24	0,00	0,11	0,00	0,00	0,00	6,83
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,34	6,66	0,14	3,97	16,11
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	9,40	0,00	9,40
0,08	0,00	0,00	5,51	1,31	7,56	8,22	8,98	8,45	12,12	4,04	56,50
2,63	0,35	1,72	1,14	0,02	0,00	0,00	0,86	0,26	0,01	0,00	8,73
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,08	0,08
11,36	1,45	2,54	11,48	10,63	15,87	17,18	15,16	15,43	17,01	6,13	134,14

Bron: VHC, naar: Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Waterwegen en Zeewezen





Havenarbeid in de Vlaamse havens

Havenarbeid bekleedt een zeer specifieke plaats in de Vlaamse havens. De havenarbeiders hebben een speciaal statuut en een afzonderlijk systeem voor sociale zekerheid. Het aantal gepresteerde arbeidstaken steeg in de vier Vlaamse havens. In alle Vlaamse havens daalde het aantal havenarbeiders in 2001. In dit onderdeel van het jaarverslag wordt een statistisch overzicht gegeven van de havenarbeid in de periode 1980-2001¹⁵.

Inleiding

Havenarbeid is een complex gegeven. Statistieken over havenarbeid moeten daarom voorzichtig geïnterpreteerd worden. Bij de bespreking van de cijfergegevens over de havenarbeid zijn volgende opmerkingen van toepassing:

De tabellen bevatten niet voor alle havens dezelfde rubrieken omdat niet alle gegevens beschikbaar zijn voor elke haven, en omdat niet steeds dezelfde beroeps-categorieën geregistreerd worden door de respectievelijke werkgeversorganisaties. Voor de haven van Antwerpen is de informatie het meest volledig.

Voor de haven van Antwerpen wordt door CEPA sinds 1992 een rubriek 'arbeidsongeschikte havenarbeiders' afzonderlijk vermeld in de statistieken. Aangezien het een belangrijk percentage van het totale contingent beslaat, werden deze gegevens bij de berekening van 'gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar' niet opgenomen.

In de tabellen worden enkel de arbeidstaken van de erkende havenarbeiders weergegeven. De gelegenhedenarbeiders en de door hen uitgevoerde taken worden niet opgenomen.

Jaar	Contingent haven- arbeiders (A)+(B) incl. arb.ong. op 31/12	Totaal contingent haven- arbeiders (index)	Erkende haven- arbeiders (A)	Kandidaat haven- arbeiders (B)
1980	9.270	100	9.084	186
1981	9.196	99	8.496	700
1982	8.748	94	8.307	441
1983	8.469	91	8.153	316
1984	8.367	90	7.980	387
1985	8.449	91	7.774	675
1986	8.457	91	7.521	936
1987	8.013	86	7.110	903
1988	7.701	83	7.027	674
1989	7.337	79	6.888	449
1990	7.009	76	6.701	308
1991	7.170	77	6.428	742
1992	7.354	79	6.506	848
1993	7.029	76	6.554	475
1994	6.643	72	6.399	244
1995	6.367	69	6.251	116
1996	6.052	65	5.936	116
1997	5.820	63	5.741	79
1998	5.727	62	5.512	215
1999	5.764	62	5.352	412
2000	5.567	60	5.257	310
2001	5.388	58	4.914	474

¹⁵ In het jaarverslag van 1995 is meer uitleg te vinden over de havenarbeid en terminologie

Haven van Antwerpen

De haven van Antwerpen heeft steeds het grootste aantal havenarbeiders gehad van de vier Vlaamse havens. Eind 2001 telde het Algemeen Contingent 5.388 tewerkgestelde personen¹⁶.

De dalende tendens die sinds 1980 waar te nemen is voor het totale aantal havenarbeiders, en zich in 1998 en 1999 enigszins stabiliseerde, zet zich verder vanaf 2000. Het contingent havenarbeiders daalde in 2001 met 179 eenheden (3,2 %). Het aantal gepresteerde arbeidstaken daarentegen steeg licht in 2001 met bijna 0,4 % (+4.423 eenheden). Dit is de kleinste procentuele stijging van het aantal gepresteerde arbeidstaken door het contingent havenarbeiders in één jaar tijd sinds 1984. In absolute cijfers was de stijging het grootst tussen 1983 en 1984 met een toename met 110.677 arbeidstaken van het contingent havenarbeiders. Het gemiddeld aantal gepresteerde arbeidstaken per havenarbeider steeg van 207 in 2000 tot 216 in 2001. Hierdoor komt dit gemiddelde op het hoogste peil sinds 1998.

Het contingent magazijnarbeiders neemt in 2001 af met 153 tewerkgestelde personen (24 %). Ook het contingent fruitsorteerders daalt in 2001 met 5 eenheden (7 %). Het contingent vaklui stijgt echter met 30 personen. Dit is een toename met bijna 4 %.

Het totaal aantal gepresteerde taken door alle arbeiders met een erkenningskaart steeg in 2001 met bijna 1 %. De procentuele toename van het totaal aantal uitgevoerde taken is groter dan de procentuele toename van het aantal taken uitgevoerd door het contingent erkende havenarbeiders. Dit is toe te schrijven aan het feit dat het aantal uitgevoerde taken door het contingent magazijnarbeiders, vaklui en fruitsorteerders in 2001 sterker steeg (+1,66 %) dan de toename van het aantal uitgevoerde taken door het contingent erkende havenarbeiders (+0,41 %).

16 Ter vergelijking: in 1975 telde het Algemeen Contingent in Antwerpen 12.802 eenheden

Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de haven van Antwerpen (1980-2001; gegevens einde jaar)

Aantal (2) eidsongeschikte haven- arbeiders	Totaal gepres- teerde RSZ-taken (A)+(B)	Totaal ge- presteer- de taken (A)+(B) (index)	Gemiddeld aantal taken per haven- arbeider per jaar(3)	Contingent magazijn- arbeiders	Vaklui	Fruit sorteer- sters	Totaal aantal ar- beiders met erkenings- kaart (1)	Alle gepres- teerde RSZ-taken	Alle gepres- teerde RSZ-taken 1980=100	Totale overslag excl. vloei- bare bulk (x1000)	Totale overslag excl. vloei- bare bulk (index)
0	1.613.105	100	174	198	828	0	10.296	2.020.771	100	62.961	100
0	1.605.786	100	175	529	902	0	10.627	2.013.516	100	62.554	99
0	1.530.130	95	175	480	949	0	10.177	1.931.016	96	62.143	99
0	1.452.526	90	172	462	971	0	9.902	1.855.685	92	60.170	96
0	1.563.203	97	187	437	1.076	0	9.880	2.017.454	100	68.628	109
0	1.515.891	94	179	363	1.157	0	9.969	1.990.129	98	68.329	109
0	1.385.519	86	164	318	1.099	0	9.874	1.840.461	91	64.279	102
0	1.332.449	83	166	328	1.033	0	9.374	1.747.504	86	66.621	106
0	1.390.476	86	181	310	1.072	0	9.083	1.804.242	89	74.252	118
0	1.336.347	83	182	309	1.093	0	8.739	1.764.610	87	72.185	115
0	1.384.598	86	198	393	1.041	0	8.443	1.832.165	91	76.142	121
0	1.362.931	84	190	547	922	24	8.663	1.819.268	90	75.762	120
587	1.246.898	77	184	619	905	35	8.913	1.665.506	82	76.712	122
533	1.187.271	74	183	642	833	40	8.544	1.587.089	79	74.450	118
487	1.184.183	73	192	667	800	33	8.143	1.581.804	78	79.838	127
481	1.141.233	71	194	742	830	44	7.983	1.561.776	77	82.512	131
442	1.060.256	66	189	828	797	35	7.712	1.499.321	74	79.466	126
446	1.076.774	67	200	788	815	91	7.514	1.544.307	76	82.773	131
421	1.111.469	69	209	802	822	89	7.440	1.647.561	82	90.305	143
413	1.011.857	63	189	705	796	71	7.336	1.522.287	75	86.440	137
390	1.071.813	66	207	632	828	70	7.097	1.597.260	79	96.492	153
394	1.076.236	67	216	479	858	65	6.790	1.610.383	80	95.606	152

Bron: CEPA, AGHA (SEA), Jaarverslag Vlaamse Havencommissie

(1) Er zijn nog enkele andere werknemers met een erkenningskaart ingeschreven bij CEPA, maar deze hebben niet rechtstreeks te maken met havenarbeid

(2) Vanaf 31-12-1992 werden alle arbeidsongeschikte havenarbeiders opgegeven

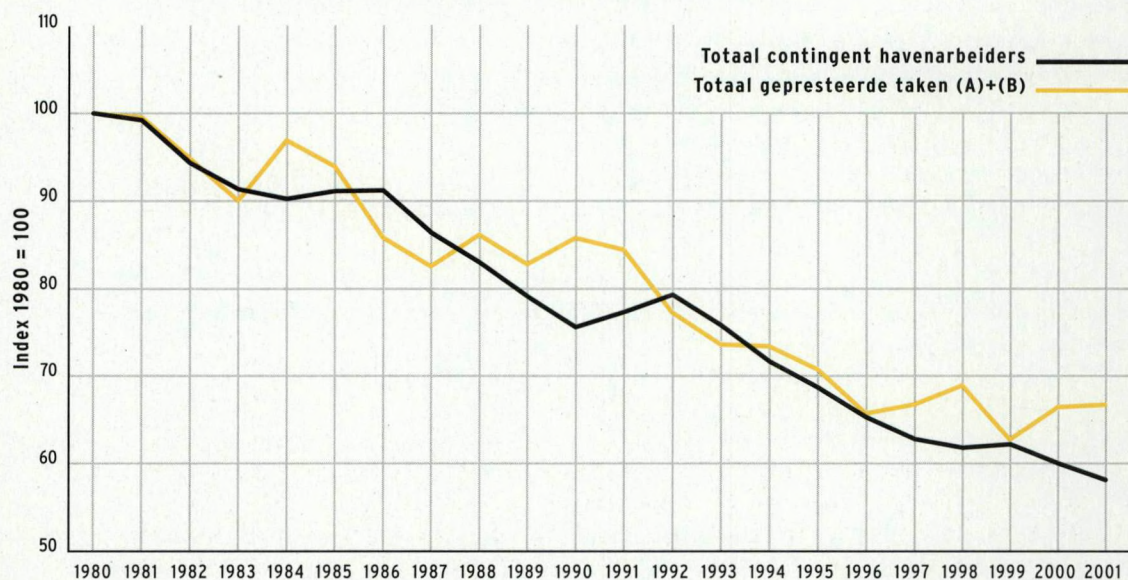
(3) De arbeidsongeschikte havenarbeiders zijn er vanaf 1992 uitgehaald bij de berekening van de gemiddelde prestaties per havenarbeider

Gedurende de periode 1980-2001 daalde het algemeen contingent met 3.882 tewerkgestelde personen (42 %) en het aantal arbeidstaken lag in 2001 33 % lager (-536.869 taken) dan in 1980. Alle gepresteerde RSZ-taken lagen in 2001 bijna 20 % (-410.388 taken) lager dan in 1980. Hieruit is duidelijk af te leiden dat de arbeidstaken van het algemeen contingent havenarbeiders sterk dalen per jaar. Deze daling wordt echter gedeeltelijk gecompenseerd door de toename van het aantal arbeidstaken uitgevoerd door de magazijnarbeiders, vaklui en fruitsorteerders. Hun aandeel in het aantal uitgevoerde taken bedraagt in 2001 bijna één derde

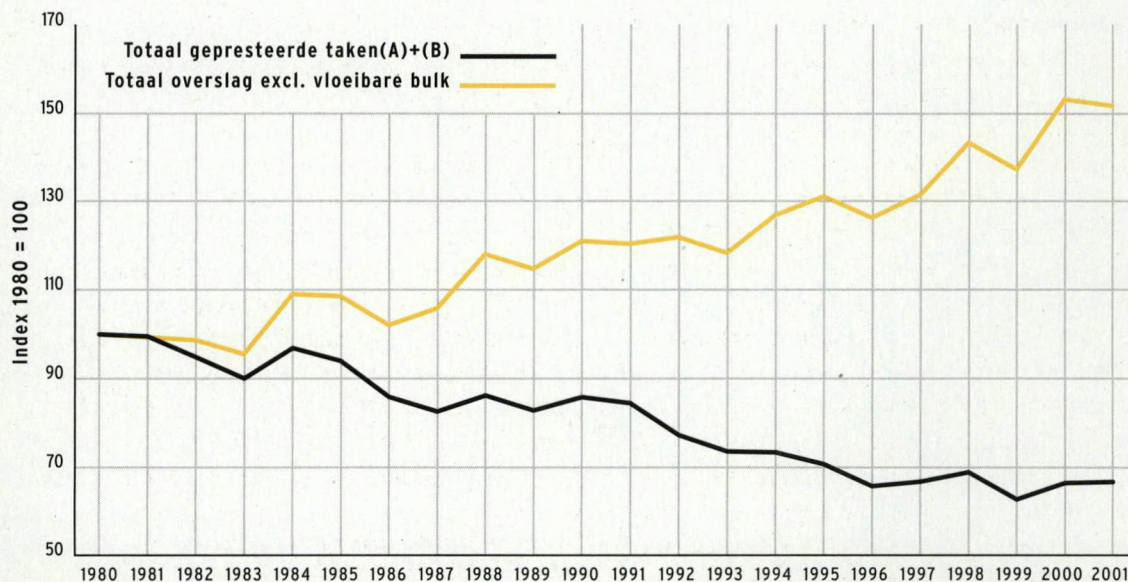
(33,2 %). In 1980 namen zij nog maar één vijfde van het aantal taken voor hun rekening. Zij voerden in 2001 126.481 arbeidstaken meer uit dan in 1980.

Spijts de lichte daling van de goederenoverslag steeg het aantal gepresteerde arbeidstaken licht. Dit is toe te schrijven aan de toename van de containeroverslag. De containertrafiek, uitgedrukt in ton, steeg met 4,2 %. De hoeveelheid behandelde stukgoederen echter daalde zeer sterk met 25,4 %. Hiermee zet de forse afname van het stukgoed in 1999, na een onderbreking in 2000, zich verder in het jaar 2001.

Haven van Antwerpen evolutie contingent en gepresteerde taken



Haven van Antwerpen gepresteerde taken versus overslag



Haven van Gent

Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de haven van Gent (1980-2001; gegevens begin van het jaar)

Jaar	Totaal contingent havenarbeiders op 01/01	Totaal contingent havenarbeiders (index)	Totaal gepresteerde taken	Totaal gepresteerde taken (index)	Gemiddeld aantal taken per havenarbeider per jaar	Vaklui (1)	Kraanmannen-havenarbeiders (2)	Havenarbeiders-markeerders (3)	Totaal aantal arbeiders met erkenningskaart	Totale overslag excl. vloeibare bulk (x1000)	Totale overslag excl. vloeibare bulk (index)
1980	787	100	131.095,0	100	167	0	0	N.B.	787	16.511	100
1981	809	103	135.914,0	104	168	0	0	N.B.	809	17.466	106
1982	887	113	149.096,0	114	168	0	0	N.B.	887	21.014	127
1983	925	118	123.264,5	94	133	0	0	N.B.	925	21.435	130
1984	905	115	150.460,0	115	166	0	0	N.B.	905	24.554	149
1985	881	112	157.295,5	120	179	0	0	N.B.	881	24.198	147
1986	896	114	137.957,0	105	154	190	0	N.B.	1086	21.834	132
1987	908	115	121.601,5	93	134	187	0	N.B.	1095	22.339	135
1988	835	106	121.772,5	93	146	178	0	N.B.	1013	22.361	135
1989	796	101	122.903,5	94	154	171	0	N.B.	967	21.044	127
1990	761	97	126.292,5	96	166	119	0	N.B.	880	21.501	130
1991	738	94	118.356,5	90	160	117	38	94	987	23.295	141
1992	715	91	102.737,0	78	144	125	51	83	974	20.781	126
1993	706	90	96.145,0	73	136	119	52	74	951	20.116	122
1994	665	84	82.234,0	63	124	111	50	69	895	21.876	132
1995	565	72	78.734,0	60	139	99	38	69	771	20.050	121
1996	553	70	75.692,5	58	137	91	47	60	751	19.626	119
1997	541	69	80.691,0	62	149	85	54	62	742	21.187	128
1998	539	68	87.489,5	67	162	86	46	58	729	21.534	130
1999	525	67	79.200,0	60	151	90	46	59	720	21.795	132
2000	479	61	81.142,0	62	169	98	49	60	686	24.039	146
2001	459	58	75.185,0	57	164	94	48	48	649	23.456	142

Bron: Centrale van de Werkgevers aan de Haven van Gent, CEPG, jaarverslag Vlaamse Havencommissie

(1) De vaklui omvatten in Gent tot en met 1989 alle kraanmannen plus een aantal vaklui waarvoor het CEPG als sociaal secretariaat optreedt

(2) De hierbij vermelde cijfers betreffen enkel de kraanmannen-havenarbeiders die in vast dienstverband werken maar een erkenningskaart bezitten.

(3) De hierbij vermelde cijfers betreffen enkel de havenarbeiders-markeerders die in vast dienstverband werken maar een erkenningskaart bezitten. Betrouwbare gegevens zijn maar beschikbaar vanaf 1991

In de haven van Gent daalt het aantal havenarbeiders in 2001 met 20 eenheden of met 4,18 %. In 2000 daalde het contingent havenarbeiders voor het eerst sinds 1980 tot beneden het peil van 500 eenheden. Deze dalende trend zette zich in 2001 verder. Over de periode 1980-2001 is de afname van het totale contingent havenarbeiders sterker dan in de haven van Antwerpen. De daling van het contingent havenarbeiders laat zich in Gent het sterkst voelen in de periode 1990-2001. Na een stabilisatie gedurende de laatste jaren zet de trend van de laatste tien jaar zich weer fors door in 2001. De daling in 2001 van het contingent havenarbeiders is, met 4,18 %, wel veel minder dan de forse daling van 8,76 % in 2000. Het aantal gepresteerde arbeidstaken daarentegen daalde in 2001 met 5.957 eenheden (-7,34 %). Het gemiddeld aantal arbeidstaken per havenarbeider daalde met 5 eenheden van 169 in 2000 tot 164 in 2001, en bereikt hiermee terug het niveau van 1990. Tegenover 1999 is dit een groei van bijna 9 %. Deze grote

groei is te verklaren doordat het aantal gepresteerde arbeidstaken steeg met 2,45 %, spijs een forse daling van het algemeen contingent havenarbeiders (-8,76 %). De behandelde goederenstroom, exclusief vloeibare bulk, daalde tussen 2000 en 2001 met 2,4 %.

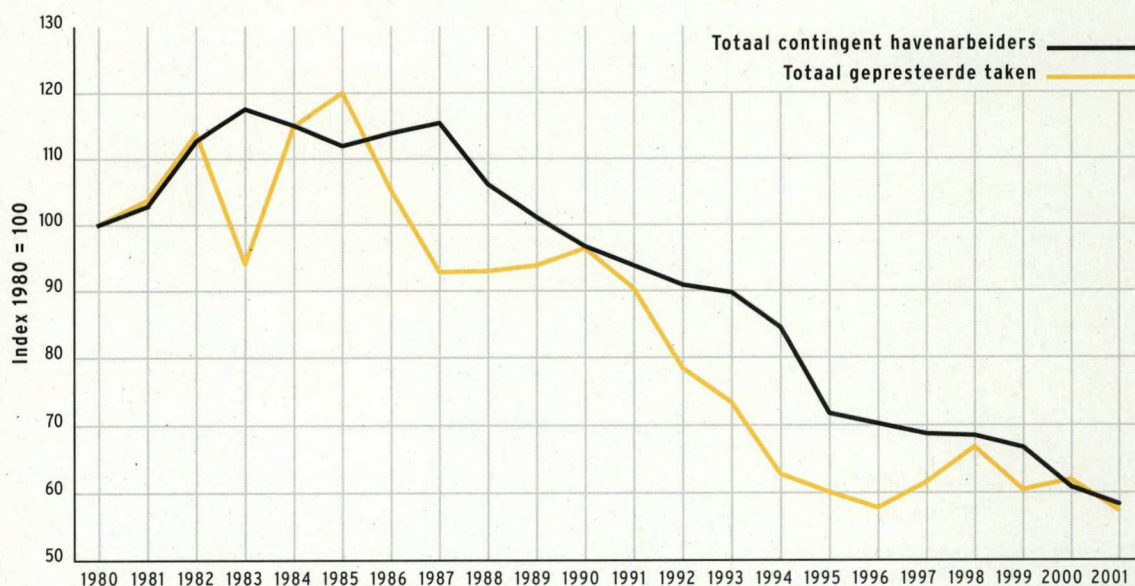
Over de periode 1980-2001 daalde het algemeen contingent met 42 %¹⁷ of 328 tewerkgestelde personen. Het is opmerkelijk dat het contingent havenarbeiders zich gedurende de periode 1980-1987 sterk uitbreidde (gemiddeld 2,1 % per jaar), om daarna drastisch af te nemen. (gemiddeld met 4,8 % per jaar). Vanaf 1994 tot en met 2001 daalt het contingent jaarlijks verder met 5,2 %. De sterke daling van het Algemeen Contingent van 1994 naar 1995 is volledig toe te schrijven aan de uitstapregeling voor havenarbeiders van meer dan 50 jaar bij de invoer

¹⁷ Voor de havens van Antwerpen, Brugge-Zeebrugge en Oostende gaat het om de toestand op het einde van het jaar. Voor de haven van Gent gaat het telkens om de toestand op 1 januari.

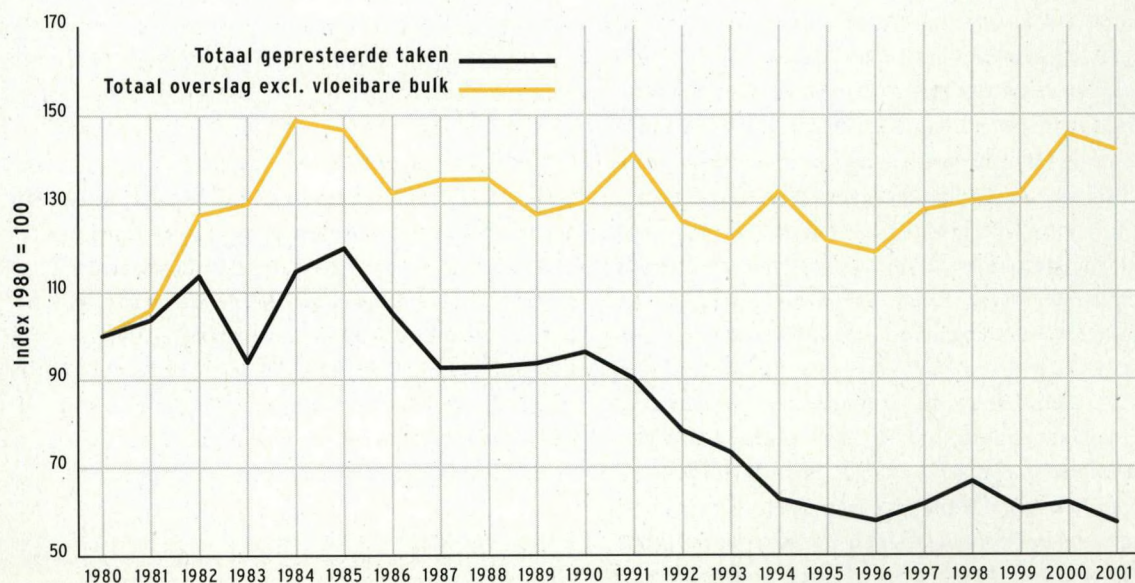
ring van de nieuwe Codex in 1994 in de haven van Gent. Het aantal vaklui, kraanmannen en havenarbeiders markeerders daalde licht in 2001. Sinds 1993 is er een dalend verloop van deze drie categorieën waar te nemen. De stabilisatie van die daling, die sinds 1999 was waar te nemen, zet zich in 2001 niet verder. Zo daalt het aantal vaklui met 4 eenheden (-4,1 %), bij de havenarbeiders markeerders gaat er 1 persoon weg (-2,0 %) en het aantal kraanmannen havenarbeiders vermindert sterk met 12 personen (-20,0 %).

De toename van het contingent havenarbeiders gedurende de jaren 1980-1987 is vooral te verklaren door de sterke verkeerstoeiname tot en met 1985 in de haven van Gent, die weerspiegeld wordt in het aantal gepresteerde arbeidstaken. De jaren 1987-1991 worden gekenmerkt door een zekere stabilisatie van het aantal arbeidstaken per jaar. Vanaf het jaar 1992 is er echter een sterke afname van het aantal arbeidstaken (met 36 % tussen 1991 en 1996). In 1997 en 1998 neemt het aantal gepresteerde arbeidstaken terug toe, om in 1999 terug drastisch te dalen. Na een korte stabilisering in 2000 zet deze dalende trend zich in 2001 sterk door (-7,34 %).

Haven van Gent evolutie contingent en gepresteerde taken



Haven van Gent gepresteerde taken versus overslag



Haven van Zeebrugge

Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de haven van Zeebrugge (1980-2001; gegevens einde van het jaar)

Jaar	Totaal contingent havenarbeiders op 31/12 (1)	Totaal contingent havenarbeiders (index)	Totaal gepresteerde RSZ-taken (2)	Totaal gepresteerde taken (index)	Gemiddeld aantal taken per haven- arbeider per jaar	Totale overslag excl. vloeibare bulk (x1000)	Totale overslag excl. vloeibare bulk (index)
1980	327	100	36.162	100	111	8.677	100
1981	361	110	35.508	98	98	8.292	96
1982	342	105	35.864	99	105	8.123	94
1983	341	104	35.712	99	105	9.434	109
1984	488	149	41.313	114	85	11.292	130
1985	520	159	66.077	183	127	13.350	154
1986	530	162	79.549	220	150	14.157	163
1987	679	208	88.986	246	131	15.618	180
1988	748	229	103.382	286	138	16.685	192
1989	786	240	130.057	360	165	21.637	249
1990	862	264	158.725	439	184	25.771	297
1991	887	271	152.744	422	172	26.114	301
1992	866	265	160.267	443	185	28.502	328
1993	830	254	159.385	441	192	26.534	306
1994	917	280	169.076	468	184	27.968	322
1995	973	298	178.779	494	184	25.407	293
1996	921	282	194.215	537	211	23.688	273
1997	860	263	174.181	482	203	27.265	314
1998	830	254	182.510	505	220	28.482	328
1999	972	297	201.834	558	208	30.411	350
2000	1080	330	238.235	659	221	31.884	367
2001	1058	324	235.986	653	223	27.940	322

Bron: CEWEZ en jaarverslag Vlaamse Havencommissie

(1) Tot en met het jaarverslag van 1998 van de Vlaamse Havencommissie werden de cijfers weergegeven op 1 januari van het betreffende jaar.

(2) Tot en met 1995 gaat het hier om alle gepresteerde taken. Vanaf 1996 is het weergegeven aantal het aantal RSZ-taken.

Net zoals in de andere Vlaamse havens daalde het algemeen contingent havenarbeiders in de haven van Brugge-Zeebrugge in 2001. Het contingent havenarbeiders daalde er in 2001 met 2 % (22 eenheden). In 2000 steeg het algemeen contingent havenarbeiders voor het eerst in de geschiedenis van de haven boven de 1.000 eenheden. In 2001 bleef het aantal havenarbeiders boven de 1.000. Ook het aantal arbeidstaken is licht gedaald van 238.235 in 2000 tegenover 235.986 in 2001, of een vermindering met 0,9 % (- 2.249 eenheden). Hiermee wordt, op één na, het hoogste aantal jaarlijks uitgevoerde taken bereikt sinds 1980. Door de lichtere daling van het aantal gepresteerde arbeidstaken tegenover de vermindering van het contingent, steeg het gemiddeld aantal arbeidstaken per havenarbeider met meer dan 0,9 % tussen 2000 en 2001. Het gemiddelde bedraagt nu 223 tegenover 221 in 2000 (+2).

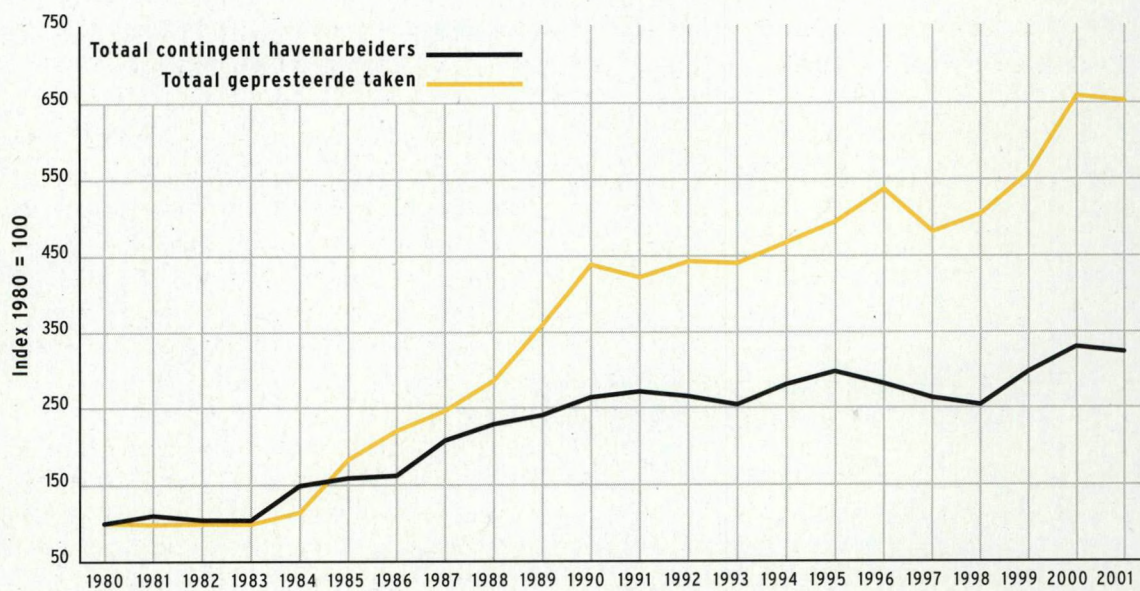
Tot en met 1995 kende het contingent havenarbeiders een zeer sterke stijging. In de periode 1996-1998 daalde het aantal om in 1999 terug het peil van 1995 te bereiken. In 2000 steeg het contingent verder en bereikte, met een contingent van 1.080 havenarbeiders, voor het eerst de kaap van 1.000 eenheden. Tegenover 1980

is dit meer dan een verdrievoudiging. Het totale aantal havenarbeiders nam in de periode 1980-2001 toe van 327 tot 1.058 eenheden. De gemiddelde jaarlijkse stijging in die periode bedraagt 5,8 %¹⁸.

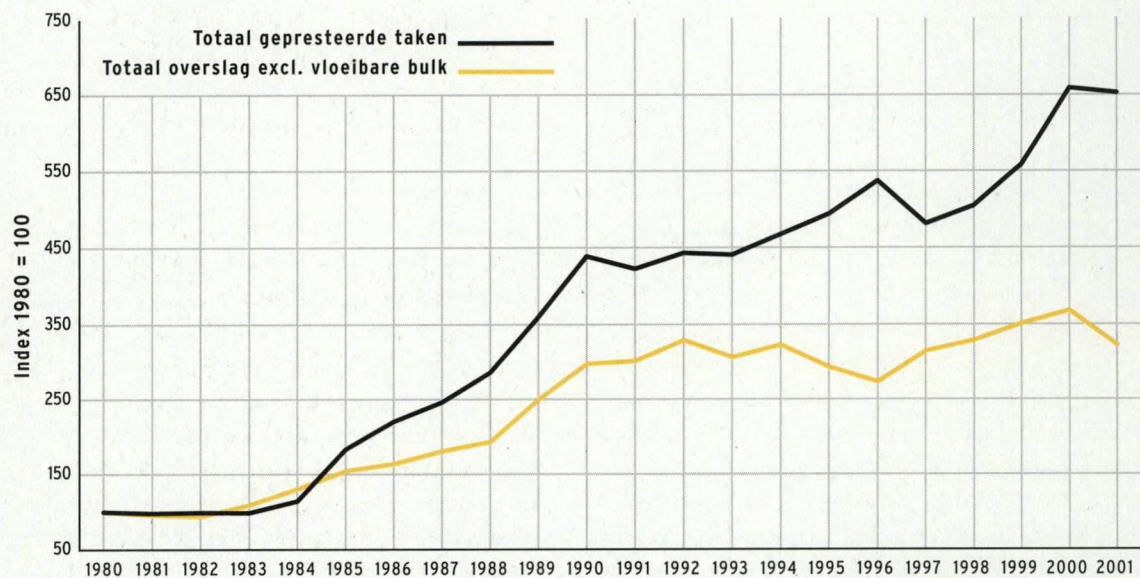
De sterke stijging in het contingent in de periode 1980-2001 is toe te schrijven aan de aanzienlijke toename van het aantal uit te voeren arbeidstaken; hetgeen op zijn beurt werd veroorzaakt door de toename van de overslag in de haven. Vooral de toename van de arbeidsintensieve trafieken, zoals auto- en fruittrafieken, leidden tot een sterke stijging van het aantal arbeidstaken. Maar ook de forse groei van de containertrafiek speelde hier mee. Het aantal gepresteerde arbeidstaken verzeenvoudigde bijna in deze periode. Hierbij bedraagt de gemiddelde jaarlijkse groei 9,3 %. De overslagactiviteiten verviervoudigden bijna tussen 1980 en 2001 (gemiddelde jaarlijkse groei 5,7 %). Tijdens die periode was 2001 eveneens het topjaar inzake het aantal uitgevoerde arbeidstaken per havenarbeider.

¹⁸ En dit ondanks het feit dat het algemeen contingent in de jaren 1981, 1983 en 1984 iets minder eenheden telde dan in 1980.

Haven van Zeebrugge evolutie contingent en gepresteerde taken



Haven van Zeebrugge gepresteerde taken versus overslag



Haven van Oostende

Ook in de haven van Oostende daalde het algemeen contingent havenarbeiders. Er was een sterke daling met 6 eenheden (ongeveer -15 %). Het aantal gepresteerde arbeidstaken stijgt in 2001 echter met bijna 7 % ten opzichte van 2000 of met een totaal van 470 taken. De stijging van het aantal arbeidstaken is echter kleiner dan de forse toename van het maritieme verkeer, dat tussen 2000 en 2001 met meer dan 12 % toenam. Het grote verschil tussen het groeicijfer van het maritieme verkeer en dat van het aantal gepresteerde arbeidstaken is te verklaren door het grote aandeel van begeleidende vracht in de haven van Oostende. Dat het aantal gepresteerde arbeidstaken stijgt niettegenstaande de daling van het algemeen contingent havenarbeiders is te verklaren door het bestaan van een grote, niet benutte reserve aan capaciteit in de voorbije jaren.

Voor de haven van Oostende zijn alle gegevens slechts beschikbaar voor de periode 1990-2001. Gedurende deze periode daalt het algemeen contingent van havenarbeiders met 21 eenheden of bijna 38 % (gemiddelde jaarlijkse daling 4,3 %). Het aantal arbeidstaken ligt in 2001 echter 2.173 eenheden hoger dan in 1990 (+42 %

tegenover 1990). Het gemiddelde aantal taken per havenarbeider lag in 1990-1991 vrij laag. In 1991 was het gemiddelde immers 60 arbeidstaken per havenarbeider. In 2001 wordt hierin na 2000, een nieuw maximum bereikt sinds 1990, met een gemiddelde van 215 taken per havenarbeider. Dit gemiddelde ligt ook beduidend hoger dan dat van 2000: 215 taken in 2001 tegenover 171 taken in 2000, of een groei van meer dan 25 %. De goede prestatie in 2001 inzake het aantal arbeidstaken per havenarbeider is vooral te danken aan het hoge aantal arbeidstaken, als gevolg van het verhogen van het aantal afvaarten van ferryschepen.

Wat de overslag in de haven van Oostende betreft moet worden opgemerkt dat de gegevens vanaf 1997 niet meer vergelijkbaar zijn met de gegevens van de jaren ervoor. In 1997 heeft de RMT haar maritieme activiteiten immers stopgezet. Deze werden gedeeltelijk overgenomen door Sally-Lines, die verplicht was om met havenarbeiders te werken, in tegenstelling tot de RMT. Eind 1998 stopte ook Sally-Lines deze activiteiten. Deze worden nu gedeeltelijk verder gezet door Trans Europe Shipping Line.

Evolutie van het contingent havenarbeiders en de verkeerscijfers voor de Haven van Oostende (1980-2001)

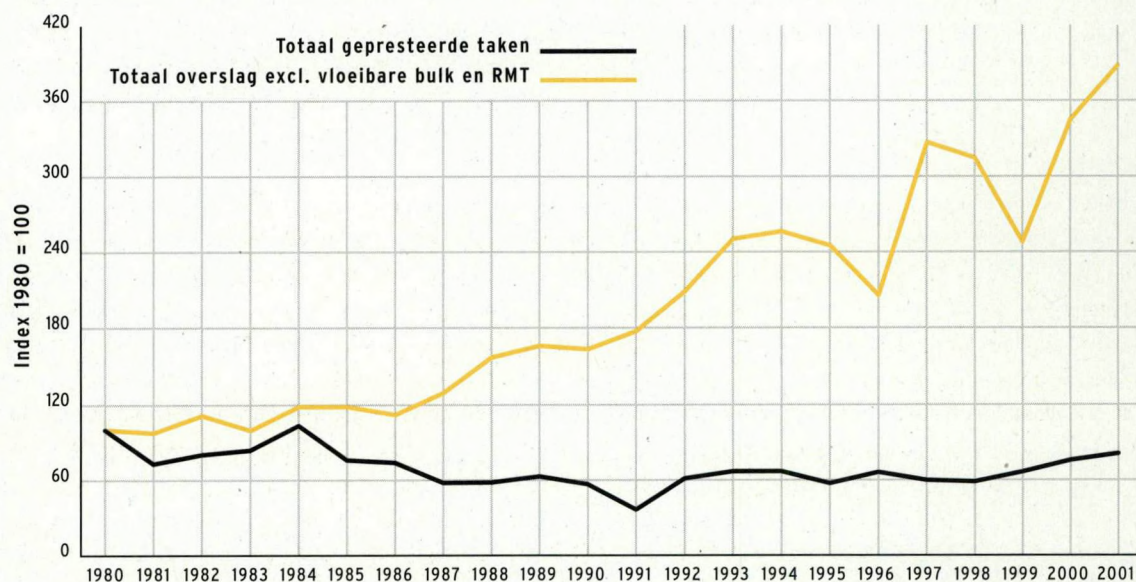
Jaar	Totaal contingent havenarbeiders op 31/12	Totaal contingent havenarbeiders jaar 1990=100	Totaal gepresteerde taken	Totaal gepresteerde taken (index)	Gemiddeld aantal taken per haven- arbeider per jaar	Totale overslag excl. vloeibare bulk en RMT	Totale overslag excl. vloeibare bulk en RMT (index)
1980	N.B.	N.B.	9.034,5	100	N.B.	1.240.653	100
1981	N.B.	N.B.	6.601,0	73	N.B.	1.208.658	97
1982	N.B.	N.B.	7.252,0	80	N.B.	1.380.910	111
1983	N.B.	N.B.	7.569,5	84	N.B.	1.232.915	99
1984	N.B.	N.B.	9.342,0	103	N.B.	1.468.725	118
1985	N.B.	N.B.	6.863,5	76	N.B.	1.468.496	118
1986	N.B.	N.B.	6.681,5	74	N.B.	1.387.379	112
1987	N.B.	N.B.	5.244,0	58	N.B.	1.602.003	129
1988	N.B.	N.B.	5.268,0	58	N.B.	1.944.944	157
1989	N.B.	N.B.	5.695,5	63	N.B.	2.057.201	166
1990	55	100	5.135,0	57	93	2.023.821	163
1991	55	100	3.294,5	36	60	2.198.079	177
1992	54	98	5.539,5	61	103	2.583.714	208
1993	50	91	6.048,0	67	121	3.103.420	250
1994	49	89	6.046,5	67	123	3.176.542	256
1995	49	89	5.186,5	57	106	3.034.880	245
1996	49	89	5.985,0	66	122	2.545.000	205
1997	47	85	5.409,0	60	115	4.053.000	327
1998	42	76	5.308,0	59	126	3.899.000	314
1999	41	75	6.009,0	67	147	3.071.000	248
2000	40	73	6.838,0	76	171	4.277.000	345
2001	34	62	7.308,0	81	215	4.808.877	388

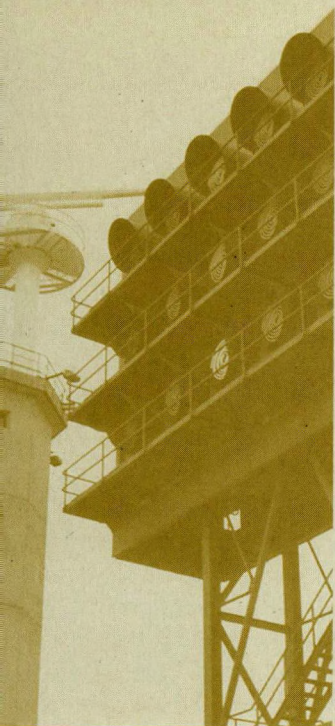
Bron: Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende, Sociale Samenwerking - Group S en jaarverslag Vlaamse Havencommissie

Haven van Oostende evolutie gepresteerde taken



Haven van Oostende gepresteerde taken versus overslag





Het sociaal-economisch belang van de Vlaamse havens

In dit hoofdstuk wordt de evolutie van de toegevoegde waarde, de werkgelegenheid en de investeringen in de vier Vlaamse havens besproken voor de periode 1991-2000. Het is gebaseerd op de jaarlijkse studies van het economisch belang van de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende van de Nationale Bank van België (NBB)¹⁹.

In 2000 bedroeg de totale toegevoegde waarde, die in de Vlaamse havens werd gerealiseerd, maar liefst 9,98 miljard euro (402,6 miljard BEF). In deze havens werden in datzelfde jaar 95.331 personen tewerkgesteld en werd er 1,93 miljard euro (77,9 miljard BEF) geïnvesteerd.

Definities²⁰

De studies van het economisch belang van de havens worden voor Antwerpen en Gent gemaakt sinds 1985 en voor de havens van Zeebrugge en Oostende sinds 1991. In dit deel wordt de evolutie in de vier Vlaamse havens besproken van de **toegevoegde waarde, de werkgelegenheid en de investeringen** in de periode 1991-2000. Vermits de ondernemingen die de neerleggingsverplichting hebben, hun jaarrekening van het boekjaar moeten neerleggen uiterlijk zeven maand na het afsluiten van het boekjaar, zijn de eerste gegevens van 2001 slechts bekend in de tweede helft van 2002. Daardoor eindigt de onderzochte periode met het jaar 2000. Bovendien kunnen de resultaten verschillen van deze vermeld in het vorig jaarverslag. Er worden immers steeds verbeteringen aan de gegevens aangebracht. Door aanvullende informatie kunnen ramingen worden vervangen door definitieve cijfers.

Telkens worden dan de verbeterde cijfers doorgetrokken naar het verleden, zodat de gegevens van de diverse jaren onderling vergelijkbaar blijven.

De **toegevoegde waarde** is de waarde die de onderneming of de overheid toevoegt aan de inputs van grondstoffen en hulpstoffen. De som van de bruto toegevoegde waarde van alle ondernemingen en de overheid samen is gelijk aan het Bruto Binnenlands Product (BBP)²¹. De toegevoegde waarde in de studies van de vier Vlaamse havens van de NBB is berekend conform de wijze waarop ze berekend wordt door de Balanscentrale. Dit is noch tegen factorkosten, noch tegen marktprijzen²². Het benadert wel sterk de factorkosten met die uitzondering dat er nog een klein gedeelte indirecte belastingen in begrepen zijn. Deze indirecte belastingen bevatten onder andere de accijnzen. De BTW is er wel uit²³.

¹⁹ Het is tevens een aanvulling van een studie van het sociaal-economisch belang van de Vlaamse havens, uitgevoerd door de Vlaamse Havencommissie in 1998: 'Analyse van de studies van de Nationale Bank van België over het sociaal-economisch belang van de Vlaamse zeehavens'.

²⁰ De precieze definities van toegevoegde waarde, werkgelegenheid en investeringen in de studies van de Nationale Bank van België, zijn het resultaat van besprekingen tussen de Nationale Bank van België en de Vlaamse Havencommissie. (zie ook "Economisch Belang van de Zeehavens, Methodologie", uitgegeven door de Nationale Bank van België).

²¹ Bij het BBP zijn de afschrijvingen inbegrepen. Ze worden aldus niet beschouwd als een input. Indien het BBP verminderd wordt met de afschrijvingen bekomt men het Netto Binnenlands Product.

²² In deze marktprijzen zijn ook de indirecte belastingen (BTW en accijnzen), die de ondernemingen moeten betalen aan de overheid inbegrepen. De subsidies die de ondernemingen ontvangen van de overheid zijn echter niet inbegrepen. Door van het BBP tegen marktprijzen de indirecte belastingen af te trekken en de subsidies toe te voegen bekomt men het BBP tegen factorkosten.

²³ De berekening omvat de volgende posten uit de resultatenrekening van de jaarrekeningen: + personeelskosten (rubriek 62) + afschrijvingen (rubriek 630) + andere kosten (rubrieken 631/4; 635/7; 640/8 minus rubriek 649) +/- bedrijfsresultaat (rubriek 70/64 of 64/70) + exploitatiesubsidies (rubriek 740).

De bruto toegevoegde waarde die gerealiseerd wordt door de publieke sector wordt berekend als de som van de personeelskosten van de overheid en een toeslagpercentage. De personeelskosten werden door de betrokken diensten meegedeeld. Hierop werd in het verleden een toeslag voor huur en afschrijvingen berekend die gelijk was aan de verhouding van het nationale totaal van deze laatste twee posten t.o.v. de totale bezoldigingen en pensioenen betaald door de overheid. Aangezien deze gegevens niet meer gedetailleerd beschikbaar zijn, werd de berekeningswijze voor de toegevoegde waarde van de openbare sector licht gewijzigd. Bij de personeelskosten wordt een toeslag geteld berekend op basis van de verhouding van de nationale bruto toegevoegde waarde van de overheid over de totale beloning van de werknemers betaald door de overheid. Deze berekeningswijze werd retro-actief toegepast op de cijfers vanaf 1990. Voor de gemeentelijke autonome havenbedrijven wordt een uitzondering gemaakt op deze berekeningswijze. De toegevoegde waarde wordt hier bepaald op basis van de jaarrekening, op dezelfde wijze als voor de particuliere sector.

Voor de **werkgelegenheid** in de particuliere sector werden tot en met het boekjaar 1995 de tewerkstellingscijfers bekomen door optelling van het gemiddeld personeelsbestand vermeld in de jaarrekeningen onder de rubriek 9090. Vanaf het boekjaar 1996 is deze rubriek afgeschaft en vervangen door de rubriek "werknemers ingeschreven in het personeelsregister", volgens 2 invalshoeken:

- Totaal aantal op de afsluitdatum (rubriek 9086)
- Gemiddeld personeelsbestand berekend in voltijdse equivalenten (rubriek 9087)

Hoewel zowel de oude rubriek 9090 als de nieuwe 9087 betrekking hebben op gemiddelden, is de berekeningswijze evenwel niet dezelfde en ligt het cijfer, bekomen op basis van rubriek 9090, tussen dat volgens rubriek 9086 en 9087 in. Rubriek 9087 wordt als meest aansluitend beschouwd bij de vroegere tewerkstellingsopgave en wordt dan ook in de tabellen gebruikt.

De vergelijking tussen 1995 en volgende jaren wordt echter nog door andere factoren bemoeilijkt. Zo komen de bestuurders, zaakvoerders en werkende vennoten zonder arbeidsovereenkomst niet langer voor in de rubriek "werknemers ingeschreven in het personeelsregister". In kleine ondernemingen kan dit wegvallen significante procentuele dalingen in de tewerkstellingscijfers met zich meebrengen. De corresponderende salarissen en pensioenen zijn eveneens verdwenen uit de personeelskosten en derhalve uit de toegevoegde waarde; zij zijn nu geboekt als intermediaire aankopen onder de rubriek "diensten en diverse goederen".

Ook de uitzendkrachten en de ter beschikking van de onderneming gestelde personen zijn niet opgenomen bij de werknemers ingeschreven in het personeelsregister. Zij komen evenwel voor in een aparte rubriek 9096 en 9097 in de jaarrekening (resp. totaal aantal op de afsluitdatum en gemiddeld aantal berekend in voltijdse equivalenten). De hierop betrekking hebbende personeelskosten zijn eveneens vevat in een aparte rubriek (617).

Ter beschikking gestelde personen betreffen in deze studie bijna uitsluitend havenarbeiders. Deze havenarbeiders komen ook voor in het personeelsbestand van hun werkgevers, CEPA²⁴ voor Antwerpen, CEPG²⁵ voor Gent, CEWEZ voor Zeebrugge²⁶ en CEWO²⁷ voor Oostende. Teneinde de havenarbeiders zo juist mogelijk te kunnen onderbrengen in de sector waar ze werkzaam zijn, werd ervoor geopteerd rubrieken 9097 en 617 te incorporeren in de cijfers van de onderneming die beroep doet op havenarbeid en bij de werkgevercentrales enkel melding te maken van het eigen administratief personeel. Samengevat kan gesteld worden dat de tewerkstelling in de particuliere havensector is gedefinieerd als de som van de rubrieken 9087 en 9097 (gemiddelden in voltijdse equivalenten), met als corresponderende personeelskost (en samenstellend deel van de toegevoegde waarde) de rubrieken 62 en 617²⁸.

De methodologische wijzigingen met betrekking tot het personeelsbestand in de jaarrekeningen zorgen ervoor dat 1996 een breukjaar is en dat wijzigingen in de tewerkstelling tussen 1995 en 1996 met de grootste omzichtigheid moeten geïnterpreteerd worden.

De tewerkstellingscijfers in de openbare sector worden meegedeeld door de diverse betrokken instanties.

De **investeringen** worden bekomen uit rubriek 8169 uit de jaarrekening (aanschaffingen met inbegrip van de geproduceerde vast activa). Het betreft enkel nieuwe investeringen in materiële vast activa. Aan de hand van rubriek 8299 (afschrijvingen en waardeverminderingen op materiële vaste activa, verworven van derden) wordt tevens een correctie gemaakt voor activa verworven van derden. De investeringscijfers van de openbare sector worden bekomen van de diverse betrokken diensten en instellingen. Ze omvatten de uitgaven voor infrastructuur en voor nieuwe overheidsgebouwen.

24 CEPA: Centrale der Werkgevers aan de Haven van Antwerpen

25 CEPG: Centrale der Werkgevers aan de Haven van Gent

26 CEWEZ: Centrale der Werkgevers aan de Haven van Zeebrugge

27 CEWO: Centrale der Werkgevers aan de Haven van Oostende

28 De zeelieden behorend tot de Pool van Zeelieden ter Koopvaardij blijven buiten de tewerkstellingscijfers, in zover ze niet reeds zijn opgenomen in het personeelsbestand van de rederijen.

De cijfers van de overheidsinvesteringen in dit hoofdstuk wijken af van deze die vermeld worden in het hoofdstuk "Overheidsinvesteringen in de Vlaamse havens" in dit jaarverslag. In het huidige hoofdstuk omvatten de cijfers de investeringen van alle overheden in het door de NBB gedefinieerde havengebied. In "Overheidsinvesteringen in de Vlaamse havens" worden enkel de investeringen van AWZ (Administratie Waterwegen en Zeewezen van de Vlaamse gemeenschap) besproken en niet enkel de investeringen in de havens, maar ook die in hun toegangswegen. Bovendien is de definiëring van het havengebied hier niet gelijk aan deze van de NBB.

De sector 'Haven' wordt in de studies van de NBB 'casuïstisch' gedefinieerd, d.w.z. dat alle rechtstreeks bij het havengebeuren betrokken bedrijven en overheidsinstellingen die voldoen aan de criteria worden opgesomd en dat vervolgens voor elk van hen de toegevoegde waarde, tewerkstelling en investeringen worden geraamd. Door optelling van deze individuele gegevens worden tenslotte de economische grootheden zelf bekomen.

De studies van de NBB omvatten drie delen: haven-diensten, industrie en openbare sector.

De havendiensten

- de scheepsagenten en expediteurs inclusief de distributiebedrijven;
- de goederenbehandelaars (stouwerijen, naties, terminaloperators enz.);
- de zeevaart- en binnenvaartrederijen;
- de wegvervoerbedrijven met maatschappelijke zetel in de haven zelf;
- de overige diensten zoals kuipers en schoorders, bergingsbedrijven, reinigings- en ontsmettingsbedrijven, bunkerfirma's, coördinatiecentra en verzelfstandigde afdelingen enz.

Specifiek bij de havendiensten kan de selectie volgens verschillende criteria gebeuren: geografisch, functioneel of een combinatie van beide. Volgens het geografisch criterium worden alle bedrijven die in het geografisch afgebakende havengebied²⁹ zijn gelegen meegerekend³⁰. Volgens het functioneel criterium worden de bedrijven die een duidelijk havengebonden karakter hebben meegeteld, zelfs als ze niet in het havengebied zijn gelegen. In dit geval moeten ze echter wel in de stad, waarmee de haven verbonden is, zijn gelegen³¹.

De havenindustrie

Dit is de verzameling van alle industriële bedrijven die gevestigd zijn in het gedefinieerde havengebied. De industriële activiteiten die terug te vinden zijn in de havenzones zijn:

- de petroleumindustrie;
- de energie;
- de chemie en petrochemie;
- de scheepsbouw en de scheepsherstelling;
- de automobiellindustrie;
- de metaalverwerkende nijverheid;
- de voedingsnijverheid;
- de elektronica;
- de visserij;
- de andere havenindustrie.

De publieke sector

- de federale, gewestelijke en provinciale betrokken overheden zoals: de Administratie Waterwegen en Zeewezen, de Douane en Accijnzen, de Dienst voor Regeling der Binnenvaart, enz.;
- de betrokken stedelijke diensten zoals: de Havenpolitie, de Havenbrandweer en het betrokken Gemeentelijke Havenbedrijf enz.;
- de NMBS (goederenvervoer);
- de Zeemacht (in de studies over de havens van Brugge-Zeebrugge en Oostende).

Zoals reeds vermeld, is de gegevensverzameling voor de bedrijven uit de private sector gebeurd aan de hand van de gepubliceerde jaarverslagen. Dus in principe zijn hier enkel de gegevens van ondernemingen opgenomen die onderworpen zijn aan de neerleggingsverplichting van jaarrekeningen (verkorte en volledige publicatieplicht). Zelfstandigen en bepaalde personenvennootschappen die niet onderworpen zijn aan deze neerleggingsverplichting, zijn niet opgenomen in deze studies. De opgenomen cijfers hebben steeds betrekking op dat gedeelte dat in de jaarrekeningen toewijsbaar is aan specifieke havengebonden diensten of industriële activiteiten gelokaliseerd in havengebieden. De financiële en verzekeringssector en andere dienstenactiviteiten die ook gedeeltelijk voor de havensector werken, zijn buiten het onderzoek gelaten.

29 Onder havengebied of havenzone wordt het gebied verstaan zoals gedefinieerd in het KB van 2 februari 1993 tot vaststelling van de lijst van de havens en hun aanhorigheden overgedragen van de Staat aan het Vlaamse Gewest (Belgisch Staatsblad van 4 maart 1993)

30 Het geografisch criterium is bijvoorbeeld van toepassing op de goederenbehandelaars.

31 Voor scheepsagenturen bijvoorbeeld geldt het functioneel criterium in het havengebied. Als ze echter in de stad gevestigd zijn die bij de haven aansluit, worden ze ook meegeteld in de cijfers

Toegevoegde waarde

De toegevoegde waarde is de waarde die de onderneming of de overheid toevoegt aan de inputs van grondstoffen en hulpstoffen.

Voor het geheel van de Vlaamse havens is het vooral de industrie waarin een groot deel van de toegevoegde waarde wordt gerealiseerd (71,4 % in 2000). De haven-diensten en de overheid zijn elk goed voor respectievelijk 23,4 % en 5,2 %. Deze verdeling is echter verschillend van haven tot haven.

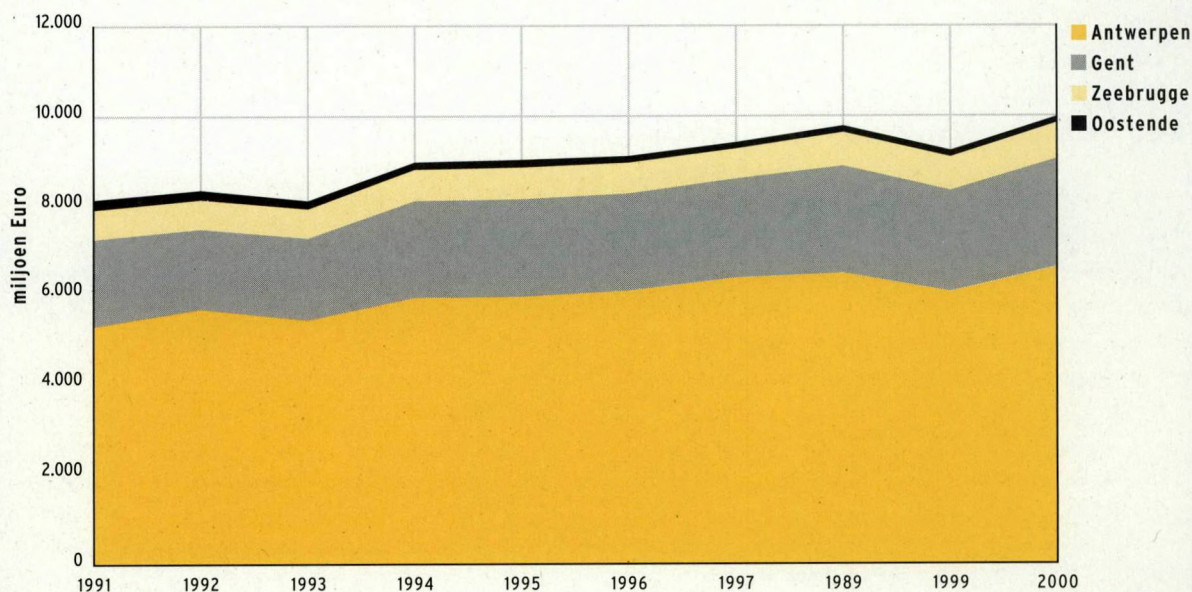
In Antwerpen is de industrie het belangrijkste met een aandeel in de gerealiseerde toegevoegde waarde van 67,6 %. In Gent is de industrie in verhouding nog belangrijker met een aandeel van 87,9 % (hierbij heeft de plaatselijke staalindustrie alleen al een aandeel van 29,6 %). De industrie is verhoudingsgewijs iets minder belangrijk in Zeebrugge en Oostende (56,9 resp. 45,8 %). In deze havens is het aandeel van de overheid relatief groot (resp. 12,5 en 29,5 %).

Het aandeel van de havendiensten in de toegevoegde waarde per haven is het belangrijkste in Zeebrugge (30,6 %), gevolgd door Antwerpen (27,3 %), Oostende (24,7 %) en Gent (10,4 %). Het aandeel van de publieke sector in de toegevoegde waarde per haven is het belangrijkste in de haven van Oostende (29,5 %). In Antwerpen, Gent en Zeebrugge bedraagt dit aandeel respectievelijk 5,1 %, 1,7 % en 12,5 %. In de industriehavens Antwerpen en Gent is het aandeel van de publieke sector relatief gering.

De Vlaamse havens hebben elk een verschillend aandeel in het geheel van de gerealiseerde toegevoegde waarde, afhankelijk van diverse factoren (trafiekstructuur, industriële structuur). De haven van Antwerpen heeft het grootste aandeel in de gerealiseerde toegevoegde waarde (66,1 %), gevolgd door Gent met een aandeel van 24,5 %. Zeebrugge en Oostende hebben een aandeel van 8,0 % resp. 1,4 %. Het grote aandeel van Antwerpen en Gent hangt samen met hun functie als industriehaven.

In de periode 1991-2000 steeg de totale toegevoegde waarde van de vier Vlaamse havens samen van 8,13 miljard euro (328,0 miljard BEF) tot 9,98 miljard euro (402,6 BEF). De gemiddelde jaarlijkse toename van de toegevoegde waarde bedraagt in die periode 2,3 %. Het aandeel van de industrie steeg van 5,49 miljard euro (218,2 miljard BEF) in 1991 tot 7,12 miljard euro (287,4 miljard BEF) in 2000. Dit is een gemiddelde jaarlijkse stijging van 3,1 %. Hieruit blijkt dat de industrie haar aandeel in de toegevoegde waarde van de vier Vlaamse havens vergroot. De toegevoegde waarde van de publieke sector steeg licht van 459,8 miljoen euro (18,5 miljard BEF) in 1991 tot 516,30 miljoen euro (20,8 miljard BEF) in 2000 of een gemiddelde jaarlijkse toename van 1,3 %. De bijdrage van de havendiensten van alle Vlaamse havens samen in de realisatie van de toegevoegde waarde steeg van 2,26 miljard euro (91,2 miljard BEF) in 1991 tot 2,34 miljard euro (94,2 miljard BEF) in 2000. Dit is een gemiddelde jaarlijkse toename van 0,4 %.

Toegevoegde waarde in de Vlaamse havens



Het aandeel van de industrie in de toegevoegde waarde in Antwerpen en Gent nam fors toe in de periode 1991-2000: respectievelijk van 61,0 % tot 67,6 % en van 85,5 % tot 87,9 %. Het aandeel van de industrie in de toegevoegde waarde in de haven van Oostende daarentegen blijft ongeveer gelijk (ongeveer 45,8 %), terwijl in Zeebrugge het aandeel daalt van 61,0 % in 1991 tot 56,9 % in 2000. In het laatste jaar is er een daling van het aandeel van de publieke sector waar te nemen in Antwerpen, Gent en Zeebrugge respectievelijk van 5,5 % naar 5,1 %, van 1,9 % naar 1,7 % en van 15,4 % tot 12,5 %.

In Oostende daarentegen stijgt het aandeel van de publieke sector sterk van respectievelijk 22,7 % in 1999 tot 29,5 % in 2000.

Het aandeel van de havendiensten daalt tussen 1991 en 2000 in Antwerpen, Oostende en Gent (respectievelijk van 33,4 % tot 27,3 %, van 13,0 % tot 24,7 % en van 11,4 % tot 10,4 %). De forse daling in Oostende is toe te schrijven aan het stopzetten van de activiteiten van de RMT. In Zeebrugge steeg het aandeel van de havendiensten in de toegevoegde waarde van 27,4 % tot 30,6 %.

Antwerpen - Toegev. waarde (miljoen euro)

Jaar	Haven- diensten	Industrie	Publieke sector	Totaal
1991	1.761,3	3.213,0	291,7	5.266,0
1992	1.776,5	3.567,8	305,4	5.649,7
1993	1.718,5	3.375,8	309,4	5.403,7
1994	1.788,7	3.806,1	313,1	5.907,9
1995	1.713,4	3.897,9	317,5	5.928,8
1996	1.632,1	4.109,0	321,8	6.062,9
1997	1.660,9	4.368,8	321,7	6.351,4
1998	1.652,5	4.487,5	315,4	6.455,4
1999	1.621,5	4.100,5	318,8	6.040,8
2000	1.804,0	4.459,0	334,0	6.597,0

Gent - Toegev. waarde (miljoen euro)

Jaar	Haven- diensten	Industrie	Publieke sector	Totaal
1991	223,2	1.678,2	60,5	1.961,9
1992	218,4	1.534,0	58,7	1.811,1
1993	227,2	1.564,5	55,3	1.847,0
1994	267,0	1.846,3	75,2	2.188,5
1995	256,4	1.896,6	49,4	2.202,4
1996	255,0	1.885,9	52,9	2.193,8
1997	289,3	1.902,0	48,0	2.239,3
1998	301,9	2.069,4	52,0	2.423,3
1999	232,4	2.001,9	43,6	2.277,9
2000	254,3	2.146,1	40,9	2.441,3

Zeebrugge - Toegev. waarde (miljoen euro)

Jaar	Haven- diensten	Industrie	Publieke sector	Totaal
1991	183,2	407,4	77,4	668,0
1992	205,5	386,3	74,4	666,2
1993	209,6	383,3	70,5	663,4
1994	221,3	417,1	72,0	710,4
1995	228,5	414,5	77,8	720,8
1996	210,7	406,0	82,8	699,5
1997	211,2	380,4	85,0	676,6
1998	227,0	409,4	112,3	748,7
1999	254,2	388,5	117,2	759,9
2000	244,3	453,6	99,6	797,5

Oostende - Toegev. waarde (miljoen euro)

Jaar	Haven- diensten	Industrie	Publieke sector	Totaal
1991	92,1	110,4	30,2	232,7
1992	84,2	103,3	31,1	218,6
1993	72,4	88,4	28,8	189,6
1994	50,0	92,5	25,5	168,0
1995	50,6	96,0	28,0	174,6
1996	38,1	85,7	26,6	150,4
1997	19,1	90,3	34,9	144,3
1998	29,5	86,7	32,1	148,3
1999	36,2	77,8	33,5	147,5
2000	34,7	64,2	41,8	140,7

Totaal Vlaamse havens - Toegev. waarde (miljoen euro)

Jaar	Haven- diensten	Industrie	Publieke sector	Totaal
1991	2.259,8	5.409,0	459,8	8.128,6
1992	2.284,6	5.591,4	469,6	8.345,6
1993	2.227,7	5.412,0	464,0	8.103,7
1994	2.327,0	6.162,0	485,8	8.974,8
1995	2.248,9	6.305,0	472,7	9.026,6
1996	2.135,9	6.486,6	484,1	9.106,6
1997	2.180,5	6.741,5	489,6	9.411,6
1998	2.210,9	7.053,0	511,8	9.775,7
1999	2.144,3	6.568,7	513,1	9.226,1
2000	2.337,3	7.122,9	516,3	9.976,5

Totaal Vlaamse havens - Toegev. waarde (miljoen euro)

Jaar	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende
1991	5.266,0	1.961,9	668,0	232,7
1992	5.649,7	1.811,1	666,2	218,6
1993	5.403,7	1.847,0	663,4	189,6
1994	5.907,9	2.188,5	710,4	168,0
1995	5.928,8	2.202,4	720,8	174,6
1996	6.062,9	2.193,8	699,5	150,4
1997	6.351,4	2.239,3	676,6	144,3
1998	6.455,4	2.423,3	748,7	148,3
1999	6.040,8	2.277,9	759,9	147,5
2000	6.597,0	2.441,3	797,5	140,7

Werkgelegenheid

De cijfergegevens over werkgelegenheid in de Vlaamse havens - zoals weergegeven in de NBB-studies - zijn gebaseerd op de jaarrekeningen van de bedrijven. De cijfers over werkgelegenheid in de openbare sector werden door de NBB rechtstreeks opgevraagd bij de betrokken overheidsdiensten. Het gaat hierbij om de directe werkgelegenheid. De indirecte werkgelegenheid werd niet in aanmerking genomen.

De impact op de economie van het betreffende arrondissement - inzake werkgelegenheid - bedraagt in 2000 in de havenregio's van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende respectievelijk 15,1 %, 14,2 %, 11,8 % en 8,6 %.

In 2000 werkten er 54.751 personen in de haven van Antwerpen. Dit is nagenoeg gelijk aan de werkgelegenheid van 1999. Het belangrijkste deel van deze werkgelegenheid is gesitueerd in de industrie (52,4 %) en de havendiensten (37,7 %). De Antwerpse werkgelegenheid maakt 2,8 % deel uit van de werkgelegenheid in het Vlaamse Gewest en 1,6 % van de werkgelegenheid in de gehele Belgische economie. De werkgelegenheid bleef nagenoeg onveranderd tegenover 1999 in de sector havendiensten, in de industrie en in de publieke sector.

In de haven van Gent waren in 2000 26.749 personen tewerkgesteld in de haven. Iets meer dan 85,1 % van deze jobs zijn in de industrie gesitueerd, terwijl 11,8 % gerelateerd is tot de havendiensten en 3,1 % tot de publieke sector. De haven van Gent heeft een aandeel van

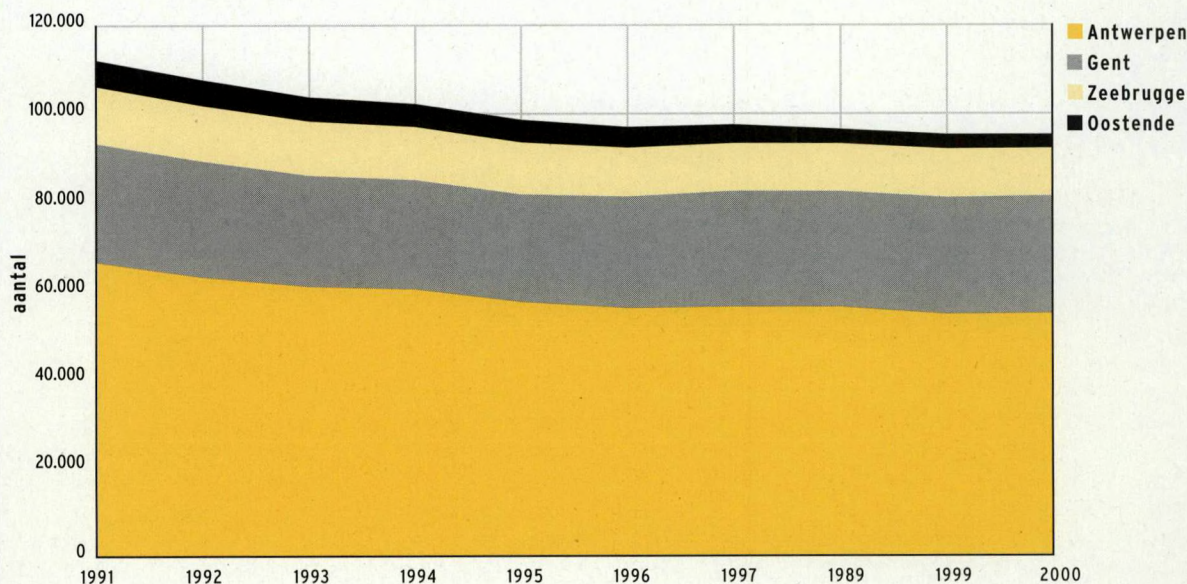
1,4 % in de Vlaamse werkgelegenheid. De totale tewerkstelling steeg in Gent met 0,6 %. De tewerkstelling in de publieke sector ging erop achteruit met 13,6 %, terwijl de tewerkstelling in de sector havendiensten en industrie steeg met respectievelijk 4,7 en 0,7 %.

In de haven van Zeebrugge werkten in 2000 10.725 personen, hetgeen neerkomt op een aandeel in het Vlaamse Gewest van 0,6 %. De totale werkgelegenheid daalde in 2000 met 1,9 % tegenover 1999. Deze daling is volledig toe te schrijven aan de forse vermindering van de werkgelegenheid met 16,3 % in de publieke sector. Deze vermindering werd veroorzaakt door een achteruitgang met meer dan 20 % van de tewerkstelling bij de Belgische Zeemacht.

De tewerkstelling in de sector havendiensten en in de industrie steeg in 2000 met respectievelijk 3,7 % en 2,2 % tegenover 1999. Deze stijgingen konden de daling van de werkgelegenheid in de publieke sector echter niet volledig compenseren.

In de haven van Oostende waren 3.106 mensen aan het werk in 2000, of 0,2 % van de werkgelegenheid in het Vlaamse Gewest. De totale werkgelegenheid daalde met 5,1 % tegenover 1999. Deze daling wordt veroorzaakt door een vermindering van de tewerkstelling in de sector havendiensten (-14,5 %) en in de industrie (-14,2 %). De stijging van de tewerkstelling in de publieke sector met 21,7 % kon de daling in de industrie en in de sector havendiensten echter niet goed maken.

Werkgelegenheid in de Vlaamse havens



De werkgelegenheid in de havens is belangrijk: in 2000 werkte 4,9 % van de actieve bevolking in het Vlaamse Gewest in één van de vier Vlaamse havens.

In de vier Vlaamse havens nam de totale werkgelegenheid in de periode 1991-2000 af. De gemiddelde jaarlijkse daling bedraagt voor Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende respectievelijk 2,1 %, 0,1 %, 2,0 % en 7,1 %. De daling is het grootst in Oostende en is het kleinst in Gent.

Voor Oostende heeft dit te maken met het verdwijnen van de RMT en de grondige herstructurering van de havenactiviteiten die daarvan het gevolg was.

De dalende trend is waar te nemen in de drie sectoren, met name in de industrie, in de sector havendiensten en in de publieke sector. Enkel in de sector havendiensten in Gent en in Zeebrugge is een lichte stijging van de werkgelegenheid waar te nemen in de periode 1991-2000.

Antwerpen - Werkgelegenheid (aantal)

Jaar	Haven- diensten	Industrie	Publieke sector	Totaal
1991	25.551	34.381	6.537	66.469
1992	23.328	33.441	6.312	63.081
1993	22.805	32.149	5.965	60.919
1994	22.410	32.009	5.878	60.297
1995	21.877	29.719	5.802	57.398
1996	20.374	29.912	5.684	55.970
1997	20.406	30.050	5.788	56.244
1998	20.734	29.914	5.540	56.188
1999	20.434	28.681	5.429	54.544
2000	20.618	28.680	5.453	54.751

Gent - Werkgelegenheid (aantal)

Jaar	Haven- diensten	Industrie	Publieke sector	Totaal
1991	3.050	22.795	1.060	26.905
1992	2.969	22.328	1.053	26.350
1993	2.912	21.466	897	25.275
1994	2.800	21.236	856	24.892
1995	2.687	21.011	804	24.502
1996	2.484	22.104	817	25.405
1997	2.972	22.477	932	26.381
1998	2.952	22.425	968	26.345
1999	3.023	22.613	946	26.582
2000	3.165	22.767	817	26.749

Zeebrugge - Werkgelegenheid (aantal)

Jaar	Haven- diensten	Industrie	Publieke sector	Totaal
1991	3.401	6.645	2.766	12.812
1992	3.512	6.403	2.519	12.434
1993	3.553	6.271	2.343	12.167
1994	3.658	5.974	2.277	11.909
1995	3.806	5.642	2.222	11.670
1996	3.435	5.210	2.356	11.001
1997	3.371	4.840	2.515	10.726
1998	3.447	4.631	2.653	10.731
1999	3.613	4.592	2.733	10.938
2000	3.746	4.692	2.287	10.725

Oostende - Werkgelegenheid (aantal)

Jaar	Haven- diensten	Industrie	Publieke sector	Totaal
1991	2.378	2.405	1.215	5.998
1992	2.319	2.359	1.202	5.880
1993	2.252	2.124	1.076	5.452
1994	2.164	2.114	922	5.200
1995	2.138	2.046	914	5.098
1996	1.950	1.912	801	4.663
1997	1.440	1.841	940	4.221
1998	623	1.833	805	3.261
1999	750	1.688	835	3.273
2000	641	1.449	1.016	3.106

Totaal Vlaamse havens - Werkgelegenheid (aantal)

Jaar	Haven- diensten	Industrie	Publieke sector	Totaal
1991	34.380	66.226	11.578	112.184
1992	32.128	64.531	11.086	107.745
1993	31.522	62.010	10.281	103.813
1994	31.032	61.333	9.933	102.298
1995	30.508	58.418	9.742	98.668
1996	28.243	59.138	9.658	97.039
1997	28.189	59.208	10.175	97.572
1998	27.756	58.803	9.966	96.525
1999	27.820	57.574	9.943	95.337
2000	28.170	57.588	9.573	95.331

Totaal Vlaamse havens - Werkgelegenheid (aantal)

Jaar	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende
1991	66.469	26.905	12.812	5.998
1992	63.081	26.350	12.434	5.880
1993	60.919	25.275	12.167	5.452
1994	60.297	24.892	11.909	5.200
1995	57.398	24.502	11.670	5.098
1996	55.970	25.405	11.001	4.663
1997	56.244	26.381	10.726	4.221
1998	56.188	26.345	10.731	3.261
1999	54.544	26.582	10.938	3.273
2000	54.751	26.749	10.725	3.106

Investeringen

Investeringen zijn de aankopen van nieuwe duurzame kapitaalgoederen door een onderneming of een overheid, bijvoorbeeld bedrijfsgebouwen, machines en gereedschappen.

De totale investeringen in de vier Vlaamse havens daalde van 2,79 miljard euro (112,4 miljard BEF) in 1991 tot 1,93 miljard euro (77,9 miljard BEF) in 2000. Dit is een daling met 0,86 miljard euro (34,5 miljard BEF).

In Antwerpen bedragen de totale investeringen in 2000 in de haven 1,19 miljard euro (48,0 miljard BEF), waarvan het grootste deel in de industrie heeft plaatsgevonden (63,3 %). De havendiensten komen op de tweede plaats met 24,0 %. De investeringen door de overheid liggen verhoudingsgewijs laag (12,7 %).

In de haven van Gent werd ook het grootste deel van de investeringen door de industrie gedaan: 0,42 miljard euro (16,9 miljard BEF) van de totale investeringen van 0,49 miljard euro (19,6 miljard BEF) of 86,4 %.

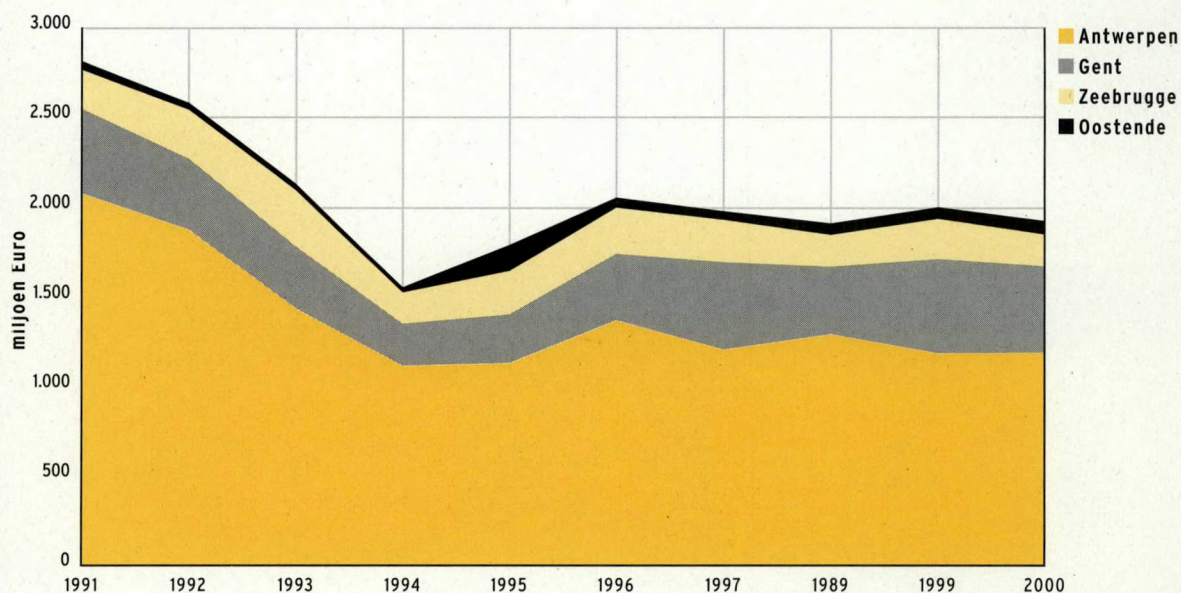
Het relatief aandeel van de industrie in de investeringen bedraagt 31,3 % in Zeebrugge en 50,2 % in Oostende. Niettegenstaande de investeringen van de industrie in absolute cijfers eerder laag zijn in de beide kusthavens, is het relatief aandeel nogal hoog omdat ook de investeringen van de havendiensten en van de publieke sector in absolute cijfers in verhouding nog lager zijn.

Uit de vergelijking van de investeringscijfers van 1991 met deze van 2000, blijkt dat de totale investeringen in Antwerpen en Zeebrugge zijn afgenomen. In Gent en Oostende zijn de investeringen toegenomen. De gemiddelde jaarlijkse stijging bedraagt voor Gent en Oostende respectievelijk 0,4 % en 5,2 %. De stijging is het grootst in Oostende en is het kleinst in Gent. In Antwerpen daarentegen daalden de totale investeringen met een jaarlijks gemiddelde van 6,0 %, in Zeebrugge met 2,4 %.

In Oostende zijn de uitzonderlijk hoge investeringen van 1995 vooral gesitueerd bij de havendiensten (80,5 %). Dit is geen representatief jaar voor de haven van Oostende. De hoge investeringen bij de "havendiensten" zijn toe te schrijven aan de investeringen van de R.M.T. (aankoop Prins Filip 114,03 miljoen euro (4,6 miljard BEF)). In 1994 bedroegen de investeringen van de havendiensten 2,50 miljoen euro (101 miljoen BEF), hetgeen slechts 9,1 % van de totale investeringen in Oostende uitmaakte.

Voor de interpretatie van de investeringsgegevens is voorzichtigheid steeds geboden, aangezien er zich in de periode 1991-2000 heel wat schommelingen hebben voorgedaan en dit zowel wat de investeringen van de havendiensten, van de industrie als van de publieke sector betreft.

Investeringen in de Vlaamse havens



Antwerpen - Investerings (miljoen euro)

Jaar	Haven- diensten	Industrie	Publieke sector	Totaal
1991	583,2	1.397,6	99,5	2.080,3
1992	526,3	1.237,8	117,6	1.881,7
1993	366,3	962,8	112,7	1.441,8
1994	300,6	773,6	44,3	1.118,5
1995	294,7	773,7	65,3	1.133,7
1996	452,9	813,3	108,8	1.375,0
1997	333,1	812,5	63,1	1.208,7
1998	530,7	631,0	133,2	1.294,9
1999	317,0	717,9	151,5	1.186,4
2000	285,7	753,9	150,7	1.190,3

Gent - Investerings (miljoen euro)

Jaar	Haven- diensten	Industrie	Publieke sector	Totaal
1991	79,4	362,8	25,4	467,6
1992	37,9	323,4	27,8	389,1
1993	53,8	264,2	26,2	344,2
1994	41,5	165,8	29,4	236,7
1995	39,6	197,6	36,4	273,6
1996	47,1	289,5	34,4	371,0
1997	38,8	405,4	45,5	489,7
1998	38,1	293,3	46,9	378,3
1999	64,7	438,2	26,5	529,4
2000	39,4	419,4	26,5	485,3

Zeebrugge - Investerings (miljoen euro)

Jaar	Haven- diensten	Industrie	Publieke sector	Totaal
1991	73,2	99,8	49,1	222,1
1992	80,4	152,2	39,2	271,8
1993	50,9	218,6	39,9	309,4
1994	40,7	93,8	40,8	175,3
1995	75,3	139,5	27,9	242,7
1996	55,0	177,4	23,7	256,1
1997	63,5	140,7	32,5	236,7
1998	66,1	77,4	34,7	178,2
1999	83,2	77,9	63,9	225,0
2000	46,8	55,9	75,9	178,6

Oostende - Investerings (miljoen euro)

Jaar	Haven- diensten	Industrie	Publieke sector	Totaal
1991	13,1	23,3	12,0	48,4
1992	9,5	27,1	3,5	40,1
1993	5,2	26,4	4,8	36,4
1994	2,7	12,6	14,0	29,3
1995	118,0	15,0	13,6	146,6
1996	7,9	28,2	19,5	55,6
1997	5,2	17,5	25,4	48,1
1998	7,2	33,8	23,8	64,8
1999	11,3	29,5	23,7	64,5
2000	12,0	38,2	25,9	76,1

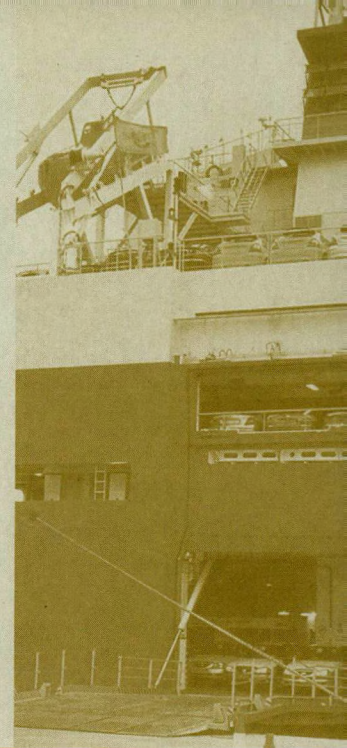
Totaal Vlaamse havens - Investerings (miljoen euro)

Jaar	Haven- diensten	Industrie	Publieke sector	Totaal
1991	748,9	1.883,5	186,0	2.818,4
1992	654,1	1.740,5	188,1	2.582,7
1993	476,2	1.472,0	183,6	2.131,8
1994	385,5	1.045,8	128,5	1.559,8
1995	527,6	1.125,8	143,2	1.796,6
1996	562,9	1.308,4	186,4	2.057,7
1997	440,6	1.376,1	166,5	1.983,2
1998	642,1	1.035,5	238,6	1.916,2
1999	476,2	1.263,5	265,6	2.005,3
2000	383,9	1.267,4	279,0	1.930,3

Totaal Vlaamse havens - Investerings (miljoen euro)

Jaar	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende
1991	2.080,3	467,6	222,1	48,4
1992	1.881,7	389,1	271,8	40,1
1993	1.441,8	344,2	309,4	36,4
1994	1.118,5	236,7	175,3	29,3
1995	1.133,7	273,6	242,7	146,6
1996	1.375,0	371,0	256,1	55,6
1997	1.208,7	489,7	236,7	48,1
1998	1.294,9	378,3	178,2	64,8
1999	1.186,4	529,4	225,0	64,5
2000	1.190,3	485,3	178,6	76,1

Het maritieme verkeer in de Vlaamse havens in 2001



Na het recordjaar 2000 daalde de totale overslag in de Vlaamse havens in 2001 licht. Het overslagcijfer van 194 miljoen ton in 2000 daalde naar 190 miljoen ton in 2001 of een vermindering van 2 %. Behalve in Oostende, daalde de overslag in alle havens. De daling is het grootst in Zeebrugge (-9,6 %) en het kleinst in Antwerpen (-0,4 %). In Gent daalde de goederenoverslag met 2,4 %. In Oostende daarentegen steeg de goederenoverslag met 12,1 %. De vertraging van de economische groei is de voornaamste oorzaak van de verminderde overslag.

Algemeen overzicht

De Le Havre-Hamburg range

De Le Havre-Hamburg range bestaat uit de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Rotterdam, Amsterdam, Bremen, Hamburg, Duinkerke en Le Havre. De Vlaamse Havencommissie rekent ook de haven van Oostende tot deze range. In totaal werd door de havens in de Le Havre-Hamburg range in 2001 een totale overslag gerealiseerd van 806,3 miljoen ton. Dit is 1,9 miljoen ton méér dan in 2000 (+0,2 %).

De Vlaamse havens zien hun marktaandeel tegenover vorig jaar in beperkte mate verminderen, van 24,2 naar 23,6 %. Dit is terug het niveau van 1997. Met uitzondering van Oostende moesten alle Vlaamse havens enig marktaandeel prijsgeven. Voor Antwerpen, Gent en Zeebrugge daalt het marktaandeel respectievelijk van 16,2 naar 16,1 %, van 3,0 naar 2,9 % en van 4,4 naar 4,0 %. Enkel Oostende kon haar marktaandeel licht verbeteren: van 0,5 naar 0,6 %.

De totale groei van de goederenoverslag in de Le Havre-Hamburg range in 2001 bleef beperkt tot 0,2 %. Oostende, Amsterdam en Hamburg noteerden forse groeicijfers (respectievelijk +12,1 %, +10,6 % en +8,5 %). In Zeebrugge daalde de overslag met 9,6 %. Voor de havens van Hamburg, Le Havre, Bremen, Amsterdam en Oostende lag de groei hoger dan het gemiddelde van de rangehavens (+0,2 %) en bijgevolg groeide ook hun marktaandeel. Voor Rotterdam, Antwerpen, Duinkerke, Zeebrugge en Gent lag de groei lager dan het gemiddelde. Deze laatste havens verloren een deel van hun marktaandeel.

De haven van Antwerpen in 2001

De haven van Antwerpen noteerde in 2001 nagenoeg gelijke overslagcijfers als in het recordjaar 2000: de kaap van de 130 miljoen ton werd voor de tweede opeenvolgende keer net overschreden. Toch liep het groeicijfer fors achteruit: daar waar de groei in 2000 tegenover 1999 nog 12,9 % bedroeg, verminderde de overslag in 2001 licht met 0,4 % tegenover 2000.

De overslag van droge massagoederen daalde licht met 1,7 % tot 27,3 miljoen ton. Met name de overslag van zand en grind nam toe (10,8 %) en ook voor de kolen en de overige massagoederen werd er groei opgetekend tegenover 2000. Voor erts, granen en meststoffen werd een afname van de aan- en afvoer geregistreerd met respectievelijk 7,7 %, 17,0 % en 11,1 %.

De vloeibare massagoederen namen licht toe. Hier werd een winst opgetekend van 1,2 %, hetgeen vooral toe te schrijven is aan de lichte toename van de petroleumderivaten (+1,8 %) en van de chemicaliën (+2,9 %). De overslag van ruwe aardolie daalde met 2,5 %. In totaal werd er ruim 34,4 miljoen ton vloeibare massagoederen per zeeschip aan- of afgevoerd naar de haven van Antwerpen.

Droge en vloeibare massagoederen maakten in 2001 47,5 % uit van de totale Antwerpse haventrafiek.

Wat het stukgoed betreft zijn de cijfers ook nagenoeg gelijk gebleven. In totaal werd een lichte daling van 403 ton of 0,6 % genoteerd. In absolute termen is de vermindering het grootst bij de sector van het conventioneel stukgoed: een daling van 2,3 miljoen ton of -12,7 %. Vooral de overslag van staalproducten, hout, houtcellulose, papierpulp, meststoffen, chemicaliën en fruit is verminderd tegenover 2000. In feite wordt hiermee de sterke stijging van 2000 voor het grootste deel weer ongedaan gemaakt, en komt het stukgoedverkeer bijna terug op het niveau van 1999. Het containerverkeer

steeg daarentegen met 1,9 miljoen ton of met 4,2 %. De stijgende trend zet zich reeds door in de containersector sinds 1980. Het roll-on roll-off verkeer bleef ongeveer gelijk: een stijging van 26.000 ton of 0,4 %.

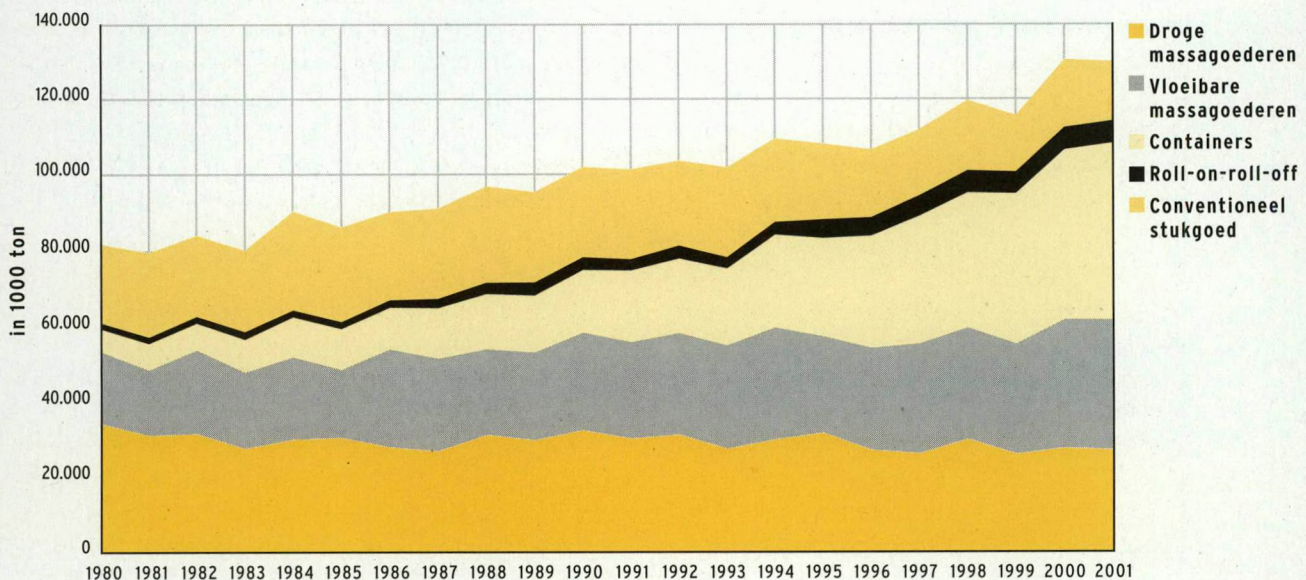
In 2001 kwamen er 15.885 zeeschepen de haven van Antwerpen binnen, met een totale bruto tonnage van 214 miljoen BT. Gemiddeld heeft een zeeschip de grootte van 13.489 BT. Ter vergelijking: de gemiddelde grootte van een zeeschip dat in de haven van Antwerpen aankomt lag in 1980 op 5.988 BRT/BT. In 1994 lag de gemiddelde scheepsgrootte voor het eerst boven de 10.000 BRT/BT.

De goederen die in de haven van Antwerpen aankomen, zijn voor 38 % uit Europa afkomstig. Noord- en Zuid-Amerika en Afrika zijn eveneens van groot belang met een aandeel van respectievelijk 22 %, 11 % en 15 %. De goederen die de haven van Antwerpen per zeeschip verlaten, hebben in hoofdzaak Europa (31 %), Azië (28 %) Noord-Amerika (21 %) en Afrika (14 %) als bestemming.

Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Antwerpen

	Miljoen ton 2001	Evolutie 2000-2001	Aandeel 2001
Totaal maritiem verkeer	130,1	- 0,4 %	100,0 %
Droge massagoederen	27,3	-1,7 %	21,0 %
Vloeibare massagoederen	34,4	+1,2 %	26,5 %
Containers	46,41	+4,2 %	35,7 %
Roll-on-roll-off	6,0	+0,4 %	4,6 %
Conventioneel stukgoed	15,9	-12,7 %	12,3 %

Maritiem verkeer haven van Antwerpen



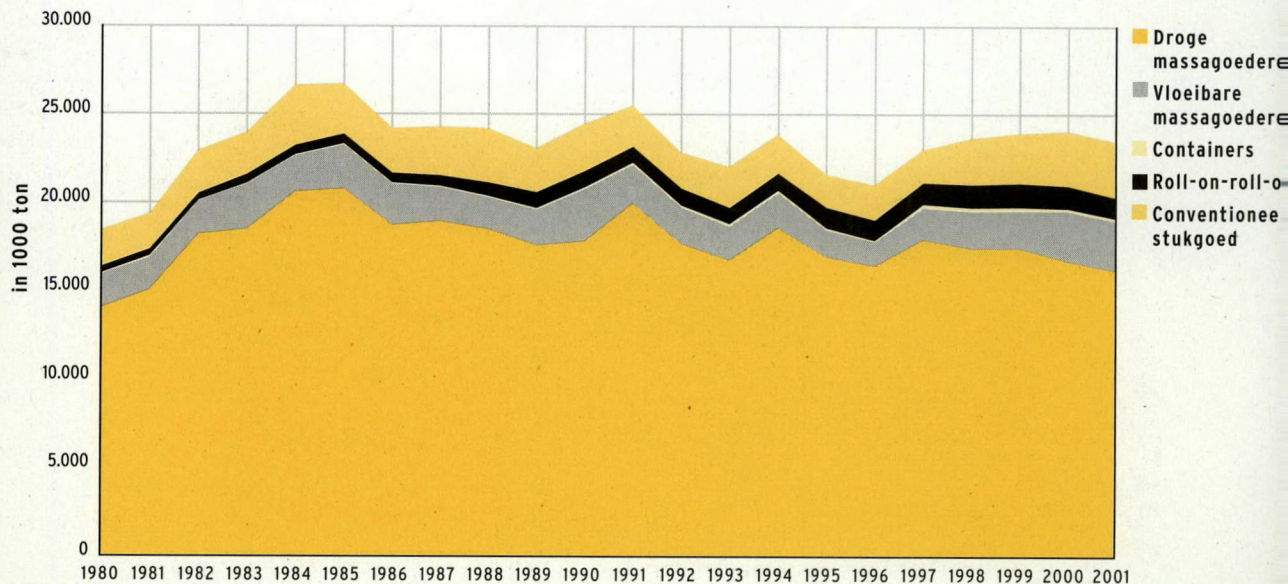
De haven van Gent in 2001

In de haven van Gent werd in 2001 in totaal 23,5 miljoen ton goederen overgeslagen in zeeschepen. Het gaat daarbij vooral over aanvoer (lossingen), want die maken 83,9 % uit van het totaal. De totale overslag is licht gedaald tegenover 2000: een vermindering met 584 ton of met 2,4 %.

De overslag van droge massagoederen is afgenomen van 16,8 tot 16,2 miljoen ton (-3,3 %). Sommige goederencategorieën kenden een sterke daling, andere een belangrijke stijging. Bij de granen bedroeg de daling nagenoeg 100.000 ton (-15,2 %) tegenover 2000. Hierdoor kon het verlies van 2000 grotendeels worden goedgemaakt. De aanvoer van ijzererts lag in 2001 fors lager dan het jaar ervoor (-19,8 %). De aanvoer van vaste minerale brandstoffen (steenkool, bruinkool en cokes) daarentegen steeg aanzienlijk (+12,9 %). De de aan- en afvoer van veevoeder nam af (-11,1 %). Ook de overslag van meststoffen is sterk gedaald (-16,4 %), hetgeen vooral toe te schrijven is aan de kunstmeststoffen (-20,9 %). De overslag van vloeibare massagoederen bleef ongeveer gelijk: 2,8 miljoen ton. Dit is een kleine daling (-0,3 %) tegenover 2000.

Het roll-on-roll-off-verkeer nam in de haven van Gent af met 8,4 % tot 1,2 miljoen ton. Het gaat om de aan- en afvoer van auto's (Honda's en Volvo's) en transport via de 'Eurobridge'. Het conventionele stukgoedverkeer nam in 2001 met 2,4 % toe tot 3,1 miljoen ton. Deze toename is voor een belangrijk stuk toe te schrijven aan de toename van staalproducten (halffabrikaten van staal, staven en vormstaal, enz.).

Maritiem verkeer haven van Gent



De gemiddelde grootte van de aangekomen zeeschepen is in 2001 toegenomen van 10.102 tot 10.279 BT. De gemiddelde grootte neemt jaar na jaar toe. In totaal kwamen er in het Gentse havengebied 2.731 zeeschepen aan in 2001. Dit is een daling met meer dan 5 % tegenover 2000.

Van de in Gent geloste goederen hebben er 26 % Europa als herkomst; 22 % van de goederen komt uit Noord-Amerika en 29 % uit Zuid-Amerika. De bestemmingen van de in de haven van Gent geladen goederen zijn hoofdzakelijk (voor 84 %) in Europa gelegen. Ruim 10 % van de goederen die vanuit Gent worden vervoerd hebben Noord-Amerika als bestemming en ongeveer 5 % Afrika.

Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Gent

	Miljoen ton 2001	Evolutie 2000-2001	Aandeel 2001
Totaal maritiem verkeer	23,5	-2,4 %	100,0 %
Droge massagoederen	16,2	-3,3 %	69,1 %
Vloeibare massagoederen	2,82	-0,3 %	12,0 %
Containers	0,2	+5,6 %	0,6 %
Roll-on-roll-off	1,2	-8,4 %	5,0 %
Conventionele stukgoederen	3,1	+2,4 %	13,3 %

De haven van Zeebrugge in 2001

Het overslagcijfer voor de haven van Zeebrugge daalde van 35,5 miljoen ton in 2000 tot 32,1 miljoen ton in 2001 (-9,6 %). De achteruitgang werd vastgesteld in bijna elke goederencategorie.

Zoals reeds vermeld in het jaarverslag van 2000, zijn de activiteiten van de kolen- en ertsenterminal in de achterhaven stopgezet begin 2000. Het sluiten van de bulkterminal van ZBM had ook nog een invloed op de cijfers van 2001: de overslag van kolen viel terug tot 41.000 ton, of een vermindering van 75,9 %. Maar ook de aanvoer van zand en grind, dat voor de Vlaamse kust wordt opgebaggerd, verminderde sterk van 2,1 miljoen ton in 2000 tot bijna 1,8 miljoen ton in 2001. Dit is een daling van 15,8 %. Ook de aanvoer van vloeibare bulk (in hoofdzaak vloeibaar aardgas) is fors gedaald tot 1,8 miljoen ton (-43,9 %). De aanvoer van bunker- en stookolie daarentegen kende een sterke groei van 1,3 miljoen ton in 2000 tot 1,8 miljoen ton in 2001 (+33,1 %).

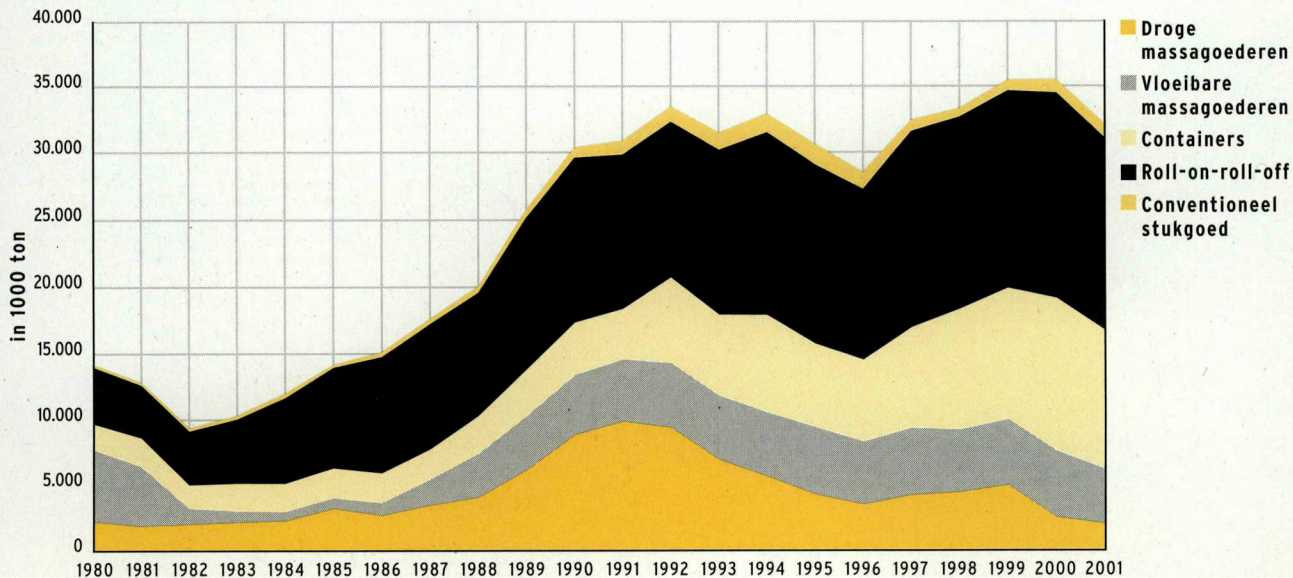
Ook wat het stukgoed betreft ging de haven van Zeebrugge erop achteruit in 2001. De overslag van roll-on roll-off goederen is verminderd tot 14,3 miljoen ton (-6,6 %). De daling is onder meer toe te schrijven aan de vermindering van het verkeer tussen het Verenigd Koninkrijk en het Europese vasteland door het hoge pond.

Het op kruissnelheid komen van de vervoersactiviteiten voor StoraEnso in de voorhaven (vanuit Göteborg) kon de vermindering van de activiteiten op andere lijnen niet goedmaken. De overslag van nieuwe auto's is de laatste jaren snel toegenomen. In 2001 werden er meer dan 1.250.000 nieuwe wagens overgeslagen. Dit is een toename met 21,6 %. Daarmee bekleedde Zeebrugge in 2001 de eerste plaats in deze goederencategorie in Europa (vlak voor Bremerhaven). Ook de overslag van toeristenwagens nam sterk toe tot meer dan 82.600. Dit is een stijging van 11,7 %. Deze toename kan vooral verklaard worden door de openstelling door P&O Stena Line in mei 2001 van de vrachtlijn Zeebrugge-Dover voor passagiers met voertuig.

Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Zeebrugge

	Miljoen ton 2001	Evolutie 2000-2001	Aandeel 2001
Totaal maritiem verkeer	32,1	-9,6 %	100,0 %
Droge massagoederen	2,0	-19,6 %	6,2 %
Vloeibare massagoederen	4,1	-18,3 %	12,9 %
Containers	10,6	-8,8 %	32,9 %
Roll-on-roll-off	14,4	-6,6 %	44,7 %
Conventionele stukgoederen	1,0	+5,2 %	3,2 %

Maritiem verkeer haven van Zeebrugge



De containeroverslag is verminderd met 8,8 % tot 10,6 miljoen ton (975.926 TEU of -9,3 %). Conventioneel stukgoed daarentegen nam toe in 2001 met 5,2 %. De groei zat vooral in de fruitsappen, groenten en fruit, houtpulp en agribulk. In totaal gaat het om iets meer dan 1 miljoen ton.

Van de goederen die in de haven werden gelost in 2000, had 68 % een Europese oorsprong (hoofdzakelijk Groot-Brittannië) en werd ook een grote hoeveelheid aangevoerd vanuit Afrika (11 % van de aanvoer). De goederen die in Zeebrugge worden geladen, hebben in hoofdzaak (81 %) Europa als bestemming.

In 2001 werden er via de haven van Zeebrugge 693.118 passagiers vervoerd, bijna uitsluitend van en naar Groot-Brittannië (+6,5 %). Deze stijging kan gedeeltelijk verklaard worden door de openstelling door P&O Stena Line van de vrachtlijn Zeebrugge-Dover voor passagiers met voertuig.

In 2000 kwamen er in de haven 10.136 zeeschepen aan, met een totale bruto tonnage van 86,4 miljoen BT. De gemiddelde scheepsgrootte nam toe tot 8.519 BT.

De haven van Oostende in 2001

De haven van Oostende realiseerde een totale overslag van 4,8 miljoen ton in 2001. De groei tegenover 2000 bedroeg 12,1 %. De dalende trend, die ingezet werd in 1994 zette zich jaar na jaar verder tot in 1999. Pas in 2000 werd de evolutie weer positief. De groei van de goederenoverslag zette zich voort in 2001. De overslag zit terug op het niveau van 1994.

Roll-on roll-off is de belangrijkste maritieme aan- en afvoer in Oostende, goed voor ruim 66,8 % van de totale overslag (3,2 miljoen ton). Tegenover 2000 nam de ro/ro toe met 21,9 %. Deze forse stijging is toe te schrijven aan de verhoging van het aantal dagelijkse afvaarten naar Ramsgate (Transeuropa Ferries) en Ipswich (Ferryways). De passagierstrafiek is in 2001 verder afgenomen van 905.235 naar 710.671 personen; dit is een verlies van 21,5 %. Ook het aantal toeristenwagens, verscheept per ferry, daalde sterk van 175.022 in 2000 tot 119.237 in 2001, of een vermindering met 31,9 %.

De aanvoer van zand en grind maakt ruim 28,2 % uit van de totale overslag in de haven van Oostende uit. In 2001 ging het om 1,36 miljoen ton, 4 % minder dan in 2000



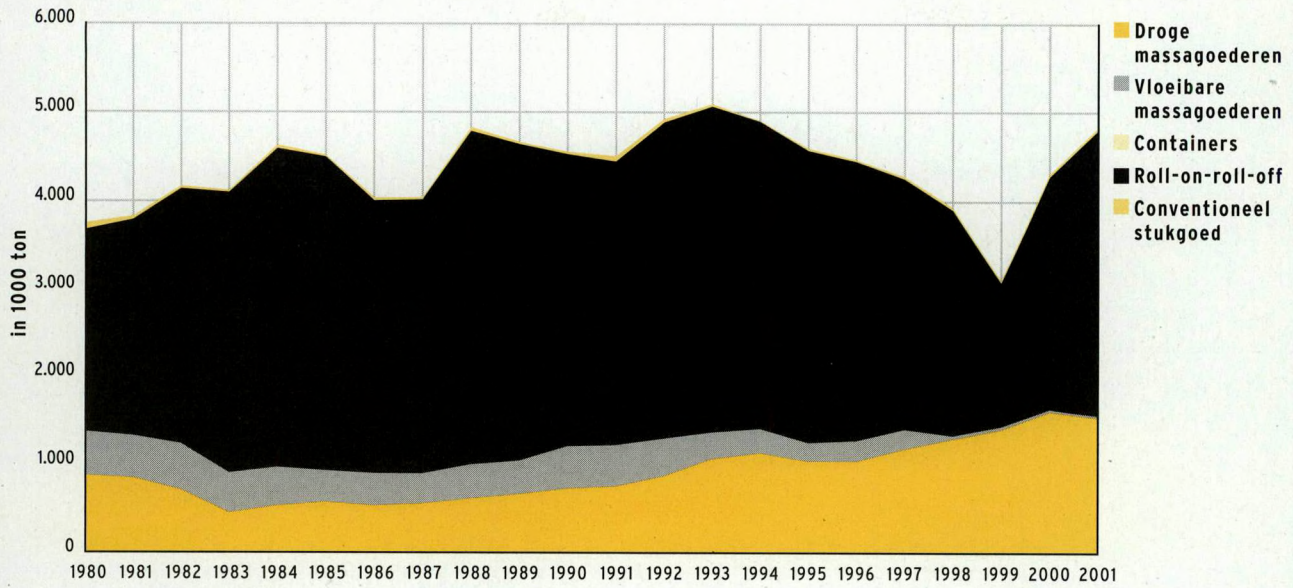
De in de haven van Oostende aangekomen goederen zijn voor 53 % afkomstig uit Europa (Groot-Brittannië). De overige 47 % heeft een andere oorsprong (zand en grind die op zee worden gewonnen). Bijna alle goederen die vanuit de haven van Oostende vertrekken, hebben een Europese bestemming. Slechts 0,2 % van de ladingen heeft Azië als bestemming en 0,6 % Afrika.

Er kwamen in 2001 4.194 schepen aan in de haven van Oostende, met in totaal 25,7 miljoen BT. De gemiddelde scheepsgrootte bedraagt 6.123 BT.

Samenvattende tabel verkeersevolutie haven van Oostende

	Miljoen ton 2001	Evolutie 2000-2001	Aandeel 2001
Totaal maritiem verkeer	4,83	+12,1 %	100,0 %
Droge massagoederen	1,54	-4,2 %	31,8 %
Vloeibare massagoederen	0,02	-40,0 %	0,4 %
Containers	0,02	+100,0 %	0,4 %
Roll-on-roll-off	3,22	+21,9 %	66,8 %
Conventionele stukgoederen	0,03	-0,0 %	0,6 %

Maritiem verkeer haven van Oostende

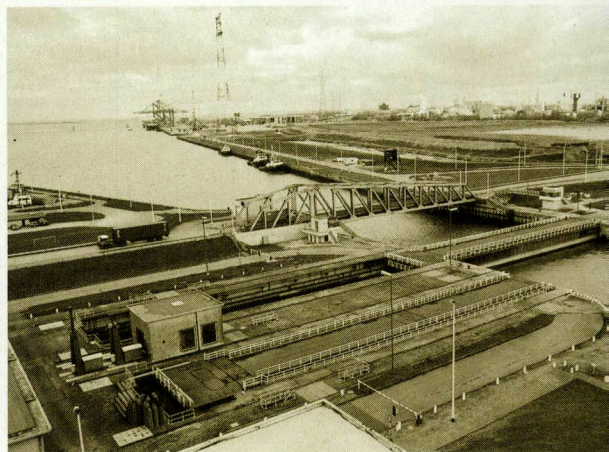


Statistische gegevens

Totaal maritiem verkeer

In de tabellen 01-01, 01-02 en 01-03 wordt het totale maritieme verkeer weergegeven voor de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende. Voor de haven van Oostende is het maritieme verkeer van de Regie voor Maritiem Transport (RMT) ook inbegrepen tot eind februari 1997. Daarna werden de maritieme activiteiten van de RMT overgenomen door private rederijen. De RMT-gegevens waren echter enkel beschikbaar in aantal voertuigen (vrachtwagens, personenwagens, autobussen) zodat er een omrekening moest gebeuren naar ton. Hiervoor werd ervan uitgegaan dat één personenvoertuig 1 ton weegt en dat het gewicht van één vrachtwagen 17 ton bedraagt. Voor de uitsplitsing in lossing en lading voor de periode 1980-1985 werd de verhouding tussen lossing en lading geschat op basis van het gemiddelde van de verhoudingen lossingen/ladingen voor de periode 1986-1992.

De verkeerscijfers zijn voor alle opgenomen havens bruto (vooral van belang voor ro/ro- en containervervoer), inclusief nationaal maritiem verkeer en exclusief bunkers.



Tabel 01-01: Lossingen, in 1000 ton, 1980-2001

	haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende*	
1980	46.549	15.147	10.088	2.481	74.264
1981	43.724	15.723	8.552	2.483	70.482
1982	50.067	19.011	5.242	2.486	76.806
1983	46.469	18.943	5.687	2.295	73.393
1984	50.048	20.478	6.226	2.528	79.280
1985	48.122	19.769	7.352	2.505	77.748
1986	53.681	18.990	7.936	2.284	82.890
1987	53.047	19.410	9.725	2.336	84.518
1988	57.834	18.711	11.469	2.723	90.738
1989	56.927	17.604	15.668	2.656	92.854
1990	62.333	19.066	19.489	2.642	103.530
1991	60.654	20.525	19.626	2.663	103.467
1992	62.066	18.073	21.510	2.919	104.567
1993	57.639	17.346	18.629	2.988	96.602
1994	62.926	19.370	20.107	2.892	105.294
1995	65.112	18.332	18.651	2.715	104.809
1996	59.894	17.513	17.185	2.744	97.336
1997	63.066	19.299	18.462	2.694	103.521
1998	71.791	19.794	18.431	2.502	112.518
1999	66.150	18.925	19.439	2.106	106.620
2000	75.210	19.973	19.409	2.796	117.388
2001	74.227	19.673	16.771	2.914	113.585

Bron: havenbesturen en berekeningen VHC, * Voor Oostende inclusief RMT-traffic tot en met februari 1997, berekend "a.d.h.v. 17 ton per vrachtwagen en 1 ton per personenwagen; de verdeling lossing/lading voor de RMT periode 1980-85 werd geschat"

Tabel 01-02: Ladingen, in 1000 ton, 1980-2001

haven					
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	35.387	3.277	4.102	1.279	44.044
1981	36.036	3.595	4.289	1.351	45.271
1982	34.136	3.883	4.097	1.682	43.799
1983	33.853	5.037	4.618	1.825	45.333
1984	40.291	6.114	5.775	2.101	54.280
1985	38.124	6.904	6.814	2.008	53.850
1986	36.523	5.169	7.188	1.752	50.633
1987	38.054	4.845	7.887	1.704	52.490
1988	39.074	5.447	8.581	2.103	55.205
1989	38.474	5.443	10.139	2.005	56.061
1990	39.676	5.372	10.860	1.910	57.819
1991	40.692	4.930	11.227	1.843	58.692
1992	41.561	4.746	11.932	2.004	60.243
1993	44.217	4.688	12.808	2.102	63.815
1994	46.569	4.463	12.779	2.008	65.820
1995	42.962	3.250	11.923	1.878	60.012
1996	46.632	3.495	11.314	1.722	63.163
1997	48.829	3.677	13.946	1.583	68.035
1998	47.998	3.838	14.853	1.435	68.124
1999	49.504	4.980	16.002	1.002	71.488
2000	55.321	4.066	16.066	1.511	76.964
2001	55.823	3.783	15.309	1.913	76.828

Bron: havenbesturen en berekeningen VHC, * Voor Oostende inclusief RMT-traffic tot en met februari 1997, berekend

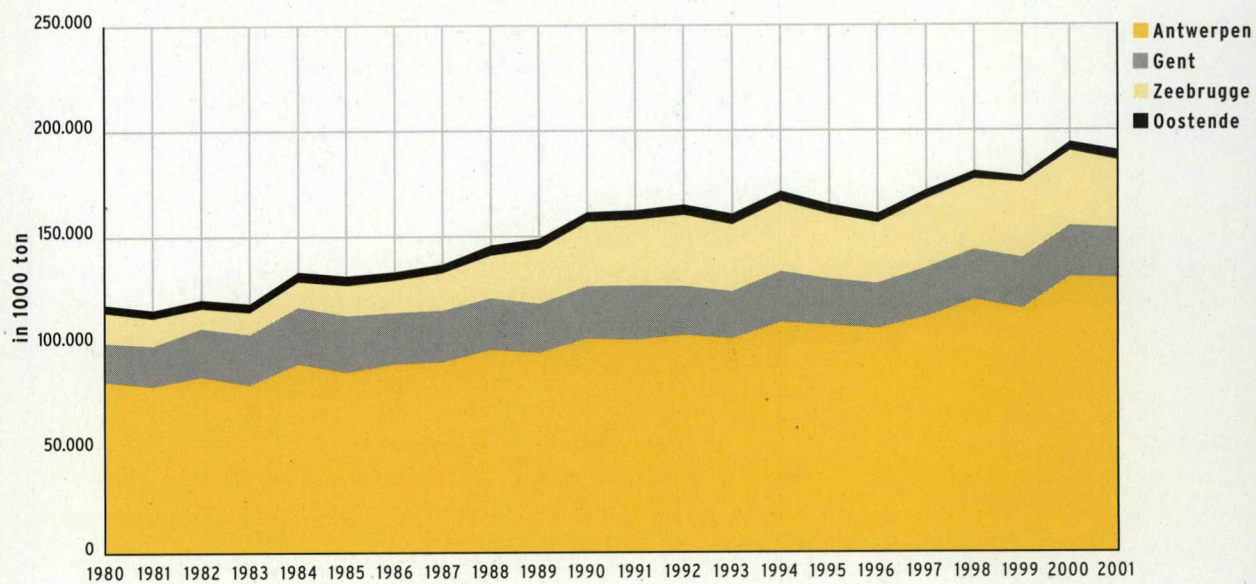
"a.d.h.v. 17 ton per vrachtwagen en 1 ton per personenwagen; de verdeling lossing/lading voor de RMT periode 1980-85 werd geschat"

Tabel 01-03: Lossingen + ladingen, in 1000 ton, 1980-2001

haven					
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	81.935	18.424	14.189	3.760	118.308
1981	79.760	19.318	12.841	3.834	115.753
1982	84.203	22.894	9.339	4.168	120.604
1983	80.322	23.980	10.305	4.120	118.726
1984	90.338	26.592	12.001	4.629	133.561
1985	86.246	26.673	14.166	4.513	131.598
1986	90.204	24.159	15.124	4.036	133.523
1987	91.101	24.255	17.613	4.040	137.008
1988	96.909	24.158	20.050	4.826	145.943
1989	95.400	23.047	25.807	4.661	148.915
1990	102.009	24.439	30.349	4.552	161.349
1991	101.346	25.455	30.853	4.506	162.160
1992	103.628	22.818	33.441	4.923	164.810
1993	101.856	22.034	31.437	5.090	160.417
1994	109.494	23.833	32.886	4.900	171.114
1995	108.073	21.582	30.573	4.593	164.821
1996	106.526	21.008	28.499	4.466	160.499
1997	111.895	22.976	32.408	4.277	171.556
1998	119.789	23.632	33.284	3.938	180.643
1999	115.654	23.905	35.441	3.108	178.109
2000	130.531	24.039	35.475	4.307	194.352
2001	130.050	23.456	32.080	4.827	190.413

Bron: tabellen 01-01 en 01-02

Maritiem verkeer in de Vlaamse havens



Maritiem verkeer ingedeeld in goederencategorieën

Het maritiem verkeer ingedeeld in goederencategorieën, weergegeven in de tabellen 02-01 tot en met 02-04, werd door de havens zelf geregistreerd. Voor de haven van Antwerpen werd de indeling gebruikt van de havenkapiteinsdienst.

De havens van Gent en Zeebrugge gebruiken de N.V.S.-goederenindeling (Nomenclatuur der VervoersStatistieken). Oostende gebruikt een eigen indeling.

Omdat het klasseren van de verscheepte goederen in goederencategorieën niet steeds op dezelfde manier gebeurt (zelfs al gebruiken verschillende havens de N.V.S.-indeling), is het minder aangewezen om een categorie-per-categorie vergelijking te maken tussen de gegevens van elk van de havens. De tabellen zijn wel geschikt om een algemeen inzicht te geven in het goederenpakket dat in elk van de havens wordt behandeld.

Tabel 02-01: Trafiek naar goederencategorie, Haven van Antwerpen, in 1000 ton, 2001

Haven van Antwerpen			
goederencategorie (geen NVS-indeling)	lossing	lading	totaal
Stukgoedbehandeling	28.784	39.550	68.334
ijzer en staal	2.684	6.373	9.057
non-ferro-metalen	460	83	543
meststoffen / chemicaliën	48	338	386
hout	535	77	612
houtcellulose, papierpulp	3.321	481	3.802
fruit	1.331	8	1.339
graangewassen	14	77	91
rollend materieel	561	1.245	1.806
meel	38	750	788
suiker	11	851	862
containers	18.907	27.503	46.410
overig stukgoed	874	1.764	2.638
Massagoedbehandeling	45.443	16.273	61.716
ruwe aardolie	7.532	429	7.961
aardoliederivaten	13.218	7.346	20.564
chemicaliën	3.541	2.079	5.620
ertsen	8.106	559	8.665
kolen	7.701	337	8.038
granen	813	775	1.588
meststoffen	1.335	2.979	4.314
zand en grind	1.274	629	1.903
overig massagoed	1.923	1.140	3.063
TOTAAL	74.227	55.823	130.050

Bron: Havenbedrijf Antwerpen

Tabel 02-02: Trafiek naar goederencategorie, Haven van Gent, in 1000 ton, 2001

Haven van Gent			
goederencategorie (NVS-indeling)	lossing	lading	totaal
0 - Landbouwproducten	522	141	664
01 - granen	398	126	524
05 - hout en kurk	122	15	137
09 - andere ruwe plantaardige en dierlijke grondstoffen	2	0	2
1 - Voedingsproducten en veevoeder	4.159	556	4.715
11 - suiker	93	54	147
12 - dranken	352	0	352
16 - producten op basis van graan, fruit en groenten	188	10	198
17 - veevoeder	1.533	359	1.892
18 - oliehoudende zaden, dierlijke en plantaardige oliën	1.993	134	2.127
2 - Vaste minerale brandstoffen	4.406	142	4.548
21 - steenkool	3.807	127	3.934
22 - bruinkool	15	0	15
23 - cokes	584	15	599
3 - Petroleum en petroleumproducten	1.884	447	2.331
32 - vloeibare petroleumbrandstoffen	637	49	686
34 - andere petroleumproducten	1.246	399	1.645
4 - Ertsen en metaalresiduen	3.703	780	4.483
41 - ijzererts	3.545	0	3.545
45 - andere ertsen en afvallen daarvan	103	59	162
46 - schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	55	721	777
5 - Producten van de metaalindustrie	2.135	712	2.847
51 - ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	196	26	222
52 - halffabrikaten van ijzer en staal	1.642	44	1.686
53 - staven, profielen en draad van ijzer en staal	267	5	272
54 - platen van ijzer en staal	25	636	661
55 - buizen en pijpen van ijzer en staal	5	0	5
56 - non-ferrometalen ruw, halffabrikaten en eindproducten	0	1	2
6 - Ruwe mineralen en bouwmaterialen	642	24	666
61 - zand, grind, klei en slakken	85	14	100
62 - zout, ijzerkies en zwavel	25	0	25
63 - andere ruwe mineralen	452	8	460
64 - cement en kalk	78	0	78
69 - bouwmaterialen	2	2	4
7 - Meststoffen	699	68	767
71 - natuurlijke meststoffen	115	4	119
72 - kunstmeststoffen	585	63	648
8 - Chemische producten	664	255	919
81 - chemische basisproducten	303	233	536
84 - cellulose en oud papier	182	9	190
89 - andere chemische producten	179	14	193
9 - Overige goederen	859	657	1.516
91 - vervoermaterieel, inclusief onderdelen	105	78	182
92 - landbouwmachines, inclusief onderdelen	0	0	0
93 - elektrische en andere machines, apparaten en motoren	5	0	5
94 - artikelen van metaal	0	0	0
97 - andere fabrikaten en halffabrikaten	707	555	1.262
99 - bijzondere transacties	43	23	66
TOTAAL	19.673	3.783	23.456

Tabel 02-03: Trafiek naar goederencategorie, Haven van Zeebrugge, in 1000 ton, 2001

Haven van Zeebrugge			
goederencategorie (NVS-indeling)	lossing	lading	totaal
0 - Landbouwproducten	582	21	602
01 - granen (m.i.v. rijst)	45	4	48
02 - aardappelen	37	8	44
03 - verse groenten en vruchten	483	6	489
04 - textiel	0	0	0
05 - hout en kurk	16	2	18
09 - andere plantaardige en dierlijke grondstoffen	1	1	2
1 - Andere voedingsproducten en veevoeders	218	125	343
11 - suiker	106	88	194
12 - dranken	77	6	83
13 - voedings- en genotsmiddelen	0	4	4
14 - vlees, vis, melk en -producten, eieren, ...		2	2
16 - graan-, fruit- en groentebereidingen	2	8	10
17 - veevoeder	32	13	45
18 - oliezaden, oliën en vetten	1	0	1
19 - andere voedingsproducten	0	3	3
2 - Vaste minerale brandstoffen	76	0	76
21 - steenkool	43	0	43
22 - bruinkool en turf	33	0	33
3 - Aardolie & -producten	2.230	0	2.230
32 - vloeibare brandstoffen	465	0	465
33 - energiegassen	1.765	0	1.765
4 - Ertsen, metaalafval, geroost ijzerkies	6	0	6
45 - andere ertsen	0	0	0
46 - schroot, hoogovenstof, geroost ijzerkies	6	0	6
5 - IJzer, staal en non-ferrometalen	0	15	15
51 - ruw ijzer, ferrolegeringen en ruw staal	0	0	0
56 - non-ferro metalen	0	0	0
59 - andere prod. v.d. metaalindustrie	0	15	15
6 - Ruwe mineralen en bouwmaterialen	1.784	25	1.809
61 - zand, grind, klei en slakken	1.769	0	1.769
64 - cement, kalk	1	24	25
69 - andere bewerkte bouwmaterialen	14	0	14
7 - Meststoffen	2	0	2
72 - kunstmeststoffen	2	0	2
8 - Chemische producten	208	8	215
81 - chemische basisproducten	2	1	3
84 - cellulose, papierpulp	204	0	204
89 - andere chemische producten	2	7	9
9 - Overige goederen	11.666	15.116	26.781
91 - vervoermateriaal, ro/ro en gecontaineriseerde goederen	10.750	14.187	24.936
92 - landbouwtractoren en -machines	0	2	2
93 - elektrische machines, apparaten, ...	2	6	8
94 - metaalwaren	0	4	4
97 - andere fabrikaten en halffabrikaten	6	46	52
98 - bunkermateriaal en boordprovisie	908	870	1.778
99 - speciale transacties	0	0	0
TOTAAL	16.771	15.309	32.080

Bron: Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ)

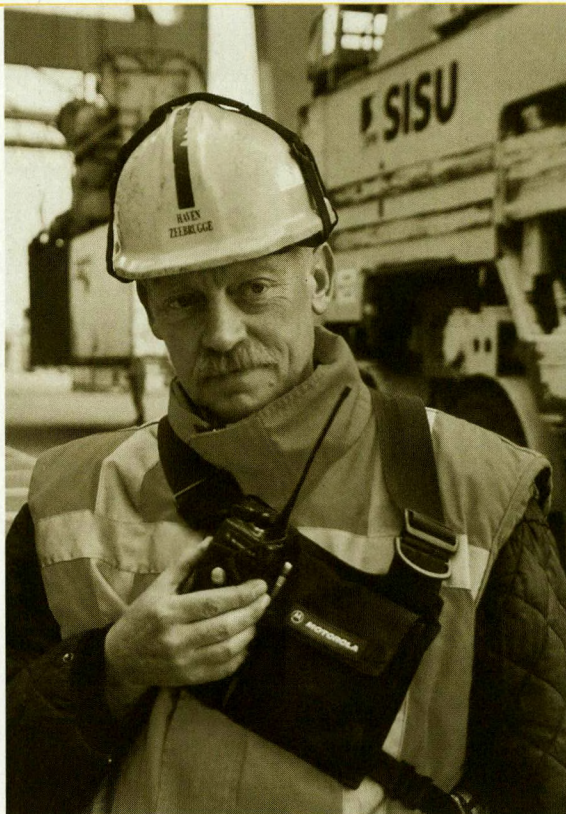
Tabel 02-04: Trafiek naar goederencategorie, Haven Oostende, in 1000 ton, 2001

Haven van Oostende			
goederencategorie	lossing	lading	totaal
Algemene goederen	1.600,0	6	1.606
Ammoniumnitraat			0,0
Bloem			0,0
Cement	9,0		9,0
Chemicaliën			0,0
Erts			0,0
Ferrochrome	50,0		50,0
Gasolie	9,0		9,0
Glas			0,0
Grind en zand	1.362,0		1.362,0
Hoogovenslakken			0,0
Hout	21,0		21,0
Kabels en Materialen			0,0
Kassei	4,0		4,0
Katoen			0,0
Keien			0,0
Kunstmeststof	2,0		2,0
Magnesiumoxide	7,0		7,0
Microsilica	1,0		1,0
Orthoxyleen	2,0		2,0
Schroot	2,0		2,0
Sepeoliet	87,0		87,0
Sigaretten			0,0
Silo-machines Jetfoil		1,5	1,5
Steenkool	19,0		19,0
Vee		0,3	0,3
Waterglass	8,0		8,0
Containers	17,0	4,0	21,0
Roll-on-roll-off	1.258,0	1.844,0	3.102,0
Toeristische wagens*	57,0	62,0	119,0
TOTAAL	2.915,0	1.912	4.827

Bron: AG Haven Oostende. * 1 personenwagen werd geteld als 1 ton goederen

Containerverkeer

In de tabellen 03-01 tot en met 03-06 wordt het containerverkeer weergegeven voor de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge. De gegevens worden weergegeven in TEU (Twenty foot Equivalent Unit) en in aantal eenheden. Telkens zijn de lege containers inbegrepen.



Tabel 03-01: Lossingen containers, in TEU, 1980-2001

	haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	368.675	4.579	91.677	0	464.931
1981	389.920	8.081	111.138	0	509.139
1982	415.967	4.466	90.716	0	511.149
1983	504.435	4.656	102.703	0	611.794
1984	610.643	3.506	100.426	0	714.575
1985	612.565	4.900	109.098	0	726.563
1986	638.547	4.730	104.986	0	748.263
1987	721.543	3.694	102.849	0	828.086
1988	671.193	3.975	115.188	0	790.356
1989	711.713	5.266	143.652	0	860.631
1990	765.262	4.382	174.725	0	944.369
1991	859.606	4.343	152.430	0	1.016.379
1992	902.095	4.167	262.015	0	1.168.277
1993	919.677	4.506	243.738	0	1.167.921
1994	1.065.979	2.833	303.682	0	1.372.494
1995	1.146.007	1.431	260.305	0	1.407.743
1996	1.296.430	959	271.947	0	1.569.336
1997	1.461.382	6.434	316.430	0	1.784.246
1998	1.630.874	6.173	388.442	0	2.025.489
1999	1.793.314	6.556	405.417	0	2.205.287
2000	2.005.357	4.505	457.496	0	2.467.358
2001	2.084.471	6.479	409.420	2.501	2.502.871

Bron: Havenbesturen. TEU = Twenty foot Equivalent Unit, lege containers inbegrepen

Tabel 03-02: Ladingen containers, in TEU, 1980-2001

	haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	355.572	5.371	89.333	0	450.276
1981	404.691	8.736	111.061	0	524.488
1982	430.062	3.763	86.479	0	520.304
1983	521.082	4.367	102.314	0	627.763
1984	636.890	4.131	100.942	0	741.963
1985	630.444	4.692	109.160	0	744.296
1986	674.608	5.130	106.502	0	786.240
1987	715.650	4.948	106.291	0	826.889
1988	798.756	4.852	124.039	0	927.647
1989	762.033	5.187	144.535	0	911.755
1990	783.851	5.238	159.657	0	948.746
1991	901.816	4.908	151.524	0	1.058.248
1992	933.500	5.222	263.491	0	1.202.213
1993	956.627	5.767	246.289	0	1.208.683
1994	1.142.194	6.724	305.626	0	1.454.544
1995	1.183.128	4.347	268.165	0	1.455.640
1996	1.357.479	3.433	277.475	0	1.638.387
1997	1.507.807	4.179	331.723	0	1.843.709
1998	1.634.876	4.609	387.915	0	2.027.400
1999	1.820.932	4.454	444.747	0	2.270.133
2000	2.076.977	5.395	507.849	0	2.590.221
2001	2.133.705	9.111	466.506	2.174	2.611.496

Bron: Havenbesturen. TEU = Twenty foot Equivalent Unit, lege containers inbegrepen

Tabel 03-03: Lossingen + ladingen containers, in TEU, 1980-2001

	haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	724.247	9.950	181.010	0	915.207
1981	794.611	16.817	222.199	0	1.033.627
1982	846.029	8.229	177.195	0	1.031.453
1983	1.025.517	9.023	205.017	0	1.239.557
1984	1.247.533	7.637	201.368	0	1.456.538
1985	1.243.009	9.592	218.258	0	1.470.859
1986	1.313.155	9.860	211.488	0	1.534.503
1987	1.437.193	8.642	209.140	0	1.654.975
1988	1.469.949	8.827	239.227	0	1.718.003
1989	1.473.746	10.453	288.187	0	1.772.386
1990	1.549.113	9.620	334.382	0	1.893.115
1991	1.761.422	9.251	303.954	0	2.074.627
1992	1.835.595	9.389	525.506	0	2.370.490
1993	1.876.304	10.272	490.027	0	2.376.603
1994	2.208.173	9.557	609.308	0	2.827.038
1995	2.329.135	5.778	528.470	0	2.863.383
1996	2.653.909	4.392	549.422	0	3.207.723
1997	2.969.189	10.613	648.153	0	3.627.955
1998	3.265.750	10.782	776.357	0	4.052.889
1999	3.614.246	11.010	850.164	0	4.475.420
2000	4.082.334	9.900	965.345	0	5.057.579
2001	4.218.176	15.590	875.926	4.675	5.114.367

Bron: Tabellen 03-01 en 03-02. TEU = Twenty foot Equivalent Unit.
Lege containers inbegrepen.

Tabel 03-04: Lossingen containers, in aantal eenheden, 1980-2001

haven					
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	277.013	4.567	78.989	0	360.569
1981	304.772	8.076	90.546	0	403.394
1982	317.675	4.443	73.244	0	395.362
1983	389.144	4.238	81.432	0	474.814
1984	466.919	3.339	78.692	0	548.950
1985	485.633	4.697	84.558	0	574.888
1986	488.537	4.525	79.414	0	572.476
1987	571.371	3.517	79.820	0	654.708
1988	523.960	3.691	95.537	0	623.188
1989	552.100	4.608	117.671	0	674.379
1990	563.254	3.994	130.645	0	697.893
1991	625.172	3.681	117.866	0	746.719
1992	654.059	3.187	199.115	0	856.361
1993	663.516	3.356	186.494	0	853.366
1994	767.090	2.256	228.879	0	998.225
1995	824.213	1.175	193.712	0	1.019.100
1996	914.669	831	198.173	0	1.113.673
1997	1.028.241	4.048	223.153	0	1.255.442
1998	1.130.791	4.146	266.010	0	1.400.947
1999	1.226.441	4.321	273.352	0	1.504.114
2000	1.355.741	3.189	299.406	0	1.658.336
2001	1.403.708	4.022	253.732	1.357	1.662.819

Bron: Havenbesturen. Lege containers inbegrepen

Tabel 03-05: Ladingen containers, in aantal eenheden, 1980-2001

haven					
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	277.679	5.258	76.969	0	359.906
1981	320.114	8.708	90.148	0	418.970
1982	335.720	3.753	69.630	0	409.103
1983	405.716	3.997	79.659	0	489.372
1984	498.084	3.853	78.000	0	579.937
1985	505.582	4.497	82.305	0	592.384
1986	517.236	4.792	78.559	0	600.587
1987	573.855	4.545	82.157	0	660.557
1988	564.861	4.351	98.246	0	667.458
1989	582.224	4.773	116.405	0	703.402
1990	582.094	4.593	121.149	0	707.836
1991	665.857	4.056	115.245	0	785.158
1992	684.068	4.062	194.955	0	883.085
1993	696.916	4.331	186.718	0	887.965
1994	830.248	5.003	227.681	0	1.062.932
1995	855.304	3.635	197.260	0	1.056.199
1996	972.196	2.797	196.716	0	1.171.709
1997	1.076.747	3.318	229.636	0	1.309.701
1998	1.143.260	3.286	264.337	0	1.410.883
1999	1.255.035	3.274	295.404	0	1.553.713
2000	1.405.658	3.529	326.809	0	1.735.996
2001	1.444.617	5.800	285.772	1.177	1.736.189

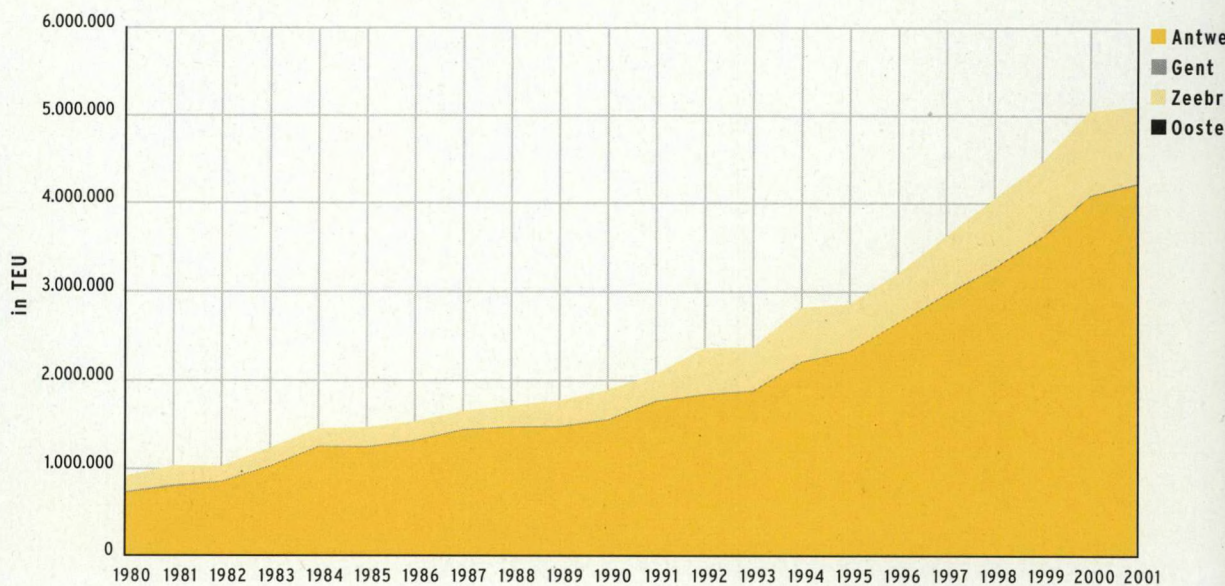
Bron: Havenbesturen. Lege containers inbegrepen

Tabel 03-06: Lossing + lading containers, in aantal eenheden, 1980-2001

	haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	554.692	9.825	155.958	0	720.475
1981	624.886	16.784	180.694	0	822.364
1982	653.395	8.196	142.874	0	804.465
1983	794.860	8.235	161.091	0	964.186
1984	965.003	7.192	156.692	0	1.128.887
1985	991.215	9.194	166.863	0	1.167.272
1986	1.005.773	9.317	157.973	0	1.173.063
1987	1.145.226	8.062	161.977	0	1.315.265
1988	1.088.821	8.042	193.783	0	1.290.646
1989	1.134.324	9.381	234.076	0	1.377.781
1990	1.145.348	8.587	251.794	0	1.405.729
1991	1.291.029	7.737	233.111	0	1.531.877
1992	1.338.127	7.249	394.070	0	1.739.446
1993	1.360.432	7.687	373.212	0	1.741.331
1994	1.597.338	7.259	456.560	0	2.061.157
1995	1.679.517	4.810	390.972	0	2.075.299
1996	1.886.865	3.628	394.889	0	2.285.382
1997	2.104.988	7.366	452.789	0	2.565.143
1998	2.274.051	7.432	530.347	0	2.811.830
1999	2.481.476	7.595	568.756	0	3.057.827
2000	2.761.399	6.718	626.215	0	3.394.332
2001	2.848.325	9.822	539.504	2.534	3.397.651

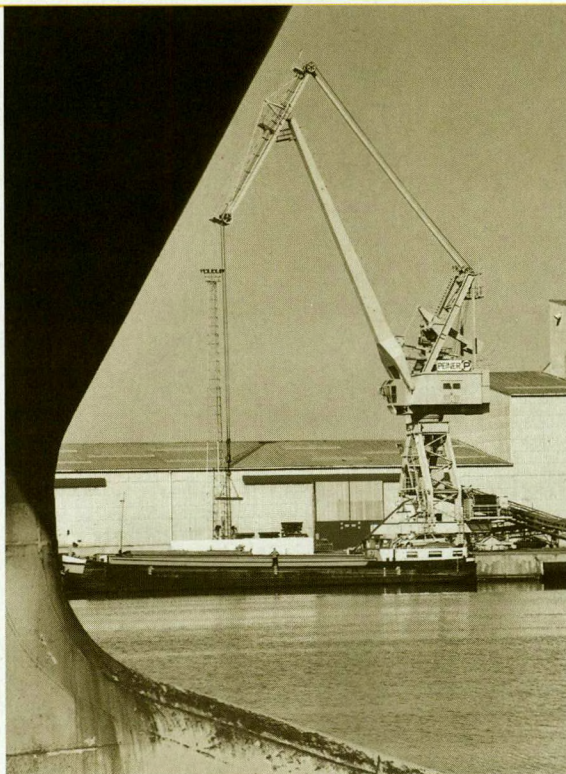
Bron: tabellen 03-04 en 03-05. Lege containers inbegrepen

Containerverkeer in de Vlaamse havens (TEU)



Maritiem verkeer ingedeeld naar de verschijningsvorm van de goederen

In de tabellen 04-01 tot en met 04-15 worden de goederen ingedeeld naar de verschijningsvorm van de goederen. Hierbij worden de vijf traditionele vormen onderscheiden: 'droge massagoederen', 'vloeibare massagoederen', 'containers', 'roll-on-roll-off' en 'overige stukgoederen'. De gegevens zijn opgemaakt door de havenbesturen en zijn tussen de havens vergelijkbaar.



Tabel 04-01: Lossingen droge massagoederen, in 1000 ton, 1980-2001

	haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	25.974	13.259	1.798	41.032
1981	24.541	13.884	1.453	39.878
1982	25.817	16.625	1.848	44.290
1983	22.453	15.797	1.964	40.214
1984	24.328	17.729	2.010	44.067
1985	25.001	16.515	2.518	44.035
1986	22.386	16.154	2.353	40.893
1987	22.197	16.798	2.928	41.923
1988	25.617	15.967	3.144	44.728
1989	24.545	14.795	5.217	44.556
1990	26.323	15.576	7.605	49.504
1991	24.254	17.554	7.600	49.409
1992	24.712	15.196	8.138	48.046
1993	21.528	14.775	5.140	41.443
1994	22.833	16.736	5.259	44.828
1995	24.930	15.599	3.977	44.506
1996	20.326	15.084	3.308	38.718
1997	19.304	16.234	3.417	38.955
1998	23.248	15.687	3.422	42.357
1999	19.290	14.793	3.879	37.962
2000	21.092	14.882	2.380	38.354
2001	20.872	14.452	1.935	37.259

Bron: Havenbesturen

Tabel 04-02: Ladingen droge massagoederen, in 1000 ton, 1980-2001

	haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	8.528	775	390	9.693
1981	6.871	1.157	388	8.416
1982	6.026	1.589	132	7.747
1983	5.376	2.700	161	8.236
1984	5.947	2.881	221	9.049
1985	5.726	4.266	647	10.639
1986	5.781	2.592	292	8.666
1987	4.897	2.169	475	7.542
1988	5.823	2.550	866	9.240
1989	5.481	2.825	871	9.177
1990	6.297	2.268	1.202	9.766
1991	6.147	2.433	2.220	10.800
1992	6.705	2.526	1.200	10.431
1993	6.114	2.009	1.731	9.854
1994	7.275	1.883	309	9.467
1995	6.908	1.382	230	8.520
1996	6.934	1.372	137	8.443
1997	7.025	1.727	739	9.491
1998	6.906	1.774	946	9.626
1999	6.851	2.672	1.034	10.557
2000	6.662	1.869	76	8.607
2001	6.400	1.751	41	8.192

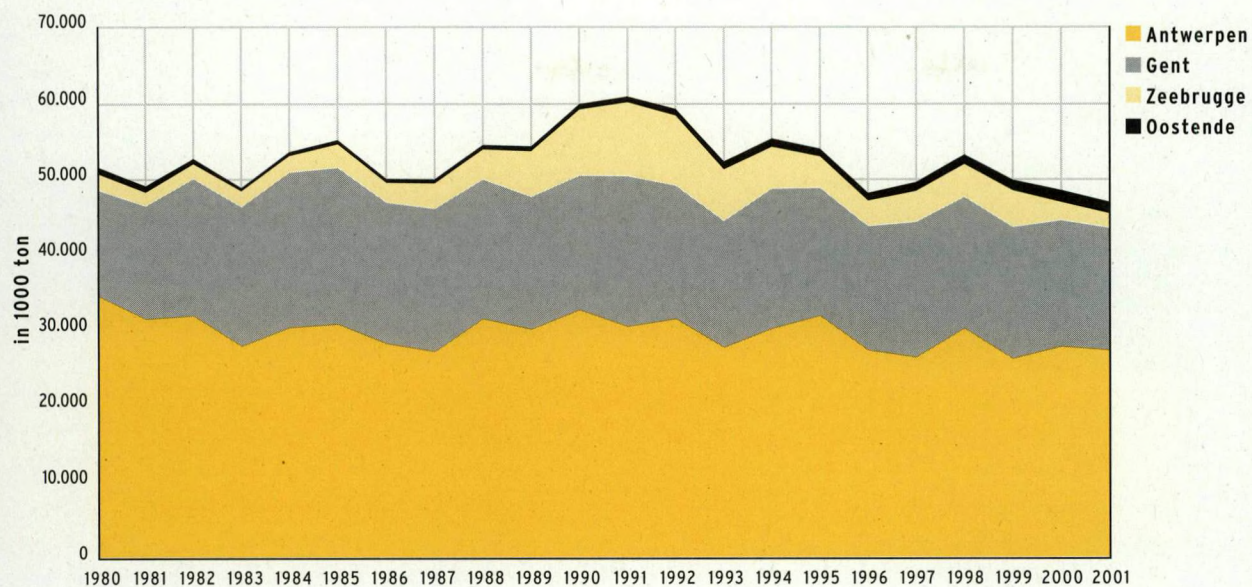
Bron: Havenbesturen

Tabel 04-03: Lossing + lading droge massagoederen, in 1000 ton, 1980-2001

	haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	34.502	14.035	2.188	877	51.602
1981	31.412	15.041	1.841	848	49.141
1982	31.843	18.214	1.980	709	52.746
1983	27.828	18.497	2.125	450	48.901
1984	30.275	20.611	2.231	531	53.647
1985	30.727	20.781	3.165	572	55.245
1986	28.167	18.746	2.645	532	50.090
1987	27.094	18.967	3.403	555	50.019
1988	31.440	18.518	4.010	613	54.581
1989	30.025	17.620	6.088	663	54.396
1990	32.620	17.843	8.807	727	59.997
1991	30.402	19.988	9.820	752	60.961
1992	31.416	17.722	9.338	872	59.349
1993	27.642	16.784	6.871	1.067	52.364
1994	30.108	18.619	5.568	1.135	55.430
1995	31.838	16.981	4.207	1.041	54.067
1996	27.260	16.456	3.445	1.040	48.201
1997	26.329	17.961	4.156	1.181	49.627
1998	30.154	17.461	4.368	1.296	53.279
1999	26.141	17.465	4.913	1.401	49.920
2000	27.754	16.751	2.456	1.604	48.565
2001	27.272	16.203	1.976	1.537	46.988

Bron: Tabellen 04-01 en 04-02. Oostende: samengesteld a.d.h.v. gegevens AG Haven Oostende

Havenverkeer droge massagoederen



Tabel 04-04: Lossingen vloeibare massagoederen, in 1000 ton, 1980-2001

	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	11.429	1.030	5.239	17.698
1981	10.624	1.138	4.332	16.094
1982	14.843	1.586	800	17.229
1983	14.134	2.324	614	17.072
1984	14.780	1.838	512	17.131
1985	12.321	2.240	593	15.154
1986	19.299	1.781	706	21.786
1987	16.921	1.495	1.695	20.111
1988	16.016	1.529	3.034	20.580
1989	15.696	1.653	3.725	21.074
1990	17.851	2.255	4.010	24.116
1991	17.822	1.699	4.167	23.688
1992	18.005	1.674	4.405	24.084
1993	18.324	1.458	4.347	24.129
1994	20.769	1.535	4.279	26.583
1995	18.440	1.234	4.448	24.122
1996	17.949	1.178	4.156	23.283
1997	20.249	1.489	4.554	26.292
1998	20.966	1.692	4.251	26.909
1999	19.856	1.463	4.295	25.614
2000	23.466	2.193	4.391	30.050
2001	24.571	2.167	3.244	29.982

Bron: Havenbesturen. Inclusief gassen

Tabel 04-05: Ladingen vloeibare massagoederen, in 1000 ton, 1980-2001

	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Totaal
1980	7.545	884	273	8.702
1981	6.582	713	217	7.512
1982	7.217	294	416	7.927
1983	6.018	221	257	6.496
1984	6.929	199	197	7.326
1985	5.596	235	223	6.054
1986	6.625	544	261	7.431
1987	7.559	421	300	8.280
1988	6.640	268	331	7.239
1989	7.519	350	445	8.314
1990	8.016	683	568	9.267
1991	7.726	461	572	8.758
1992	8.912	363	534	9.809
1993	9.082	460	556	10.098
1994	8.887	423	639	9.949
1995	7.121	299	717	8.137
1996	9.111	204	655	9.970
1997	8.873	300	589	9.762
1998	8.518	406	550	9.474
1999	9.358	648	735	10.741
2000	10.573	634	679	11.886
2001	9.873	651	896	11.420

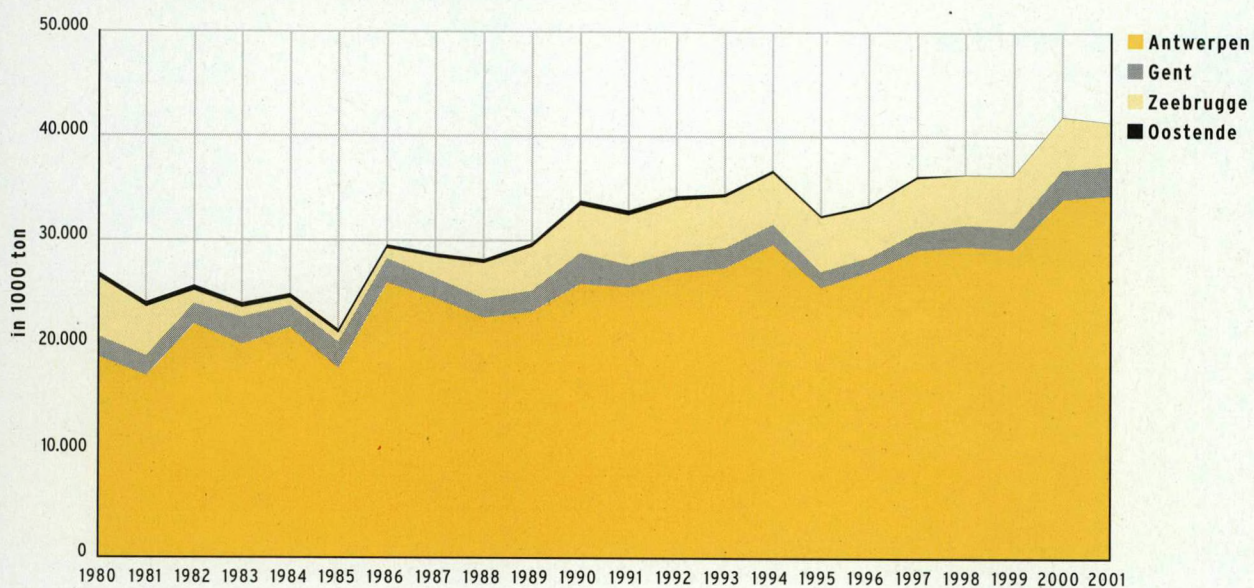
Bron: Havenbesturen. Inclusief gassen

Tabel 04-06: Lossing + lading vloeibare massagoederen, in 1000 ton, 1980-2001

	haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	18.974	1.913	5.512	498	26.897
1981	17.206	1.852	4.549	482	24.088
1982	22.060	1.880	1.216	531	25.687
1983	20.152	2.545	871	457	24.025
1984	21.710	2.038	709	440	24.896
1985	17.917	2.475	816	361	21.569
1986	25.925	2.325	967	370	29.587
1987	24.480	1.916	1.995	344	28.735
1988	22.657	1.797	3.365	390	28.208
1989	23.215	2.003	4.170	383	29.771
1990	25.867	2.938	4.578	486	33.869
1991	25.548	2.160	4.739	475	32.922
1992	26.916	2.037	4.939	431	34.324
1993	27.406	1.918	4.903	305	34.531
1994	29.656	1.957	4.918	278	36.809
1995	25.561	1.533	5.166	214	32.474
1996	27.060	1.382	4.811	238	33.491
1997	29.122	1.789	5.142	225	36.278
1998	29.484	2.098	4.801	39	36.422
1999	29.214	2.111	5.030	37	36.392
2000	34.039	2.827	5.070	30	41.966
2001	34.444	2.818	4.140	18	41.420

Bron: Tabellen 04-04 en 04-05. Inclusief gassen. Oostende: samengesteld a.d.h.v. gegevens AG Haven Oostende

Havenverkeer vloeibare massagoederen



Tabel 04-07: Lossingen containers, in 1000 ton, 1980-2001

	haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	2.803	17	1.012	3.831
1981	2.871	21	1.036	3.928
1982	2.738	10	874	3.622
1983	3.285	14	970	4.269
1984	3.648	15	953	4.616
1985	3.957	21	1.031	5.009
1986	4.009	27	1.033	5.070
1987	5.335	23	1.037	6.395
1988	6.122	28	1.157	7.307
1989	6.442	39	1.528	8.009
1990	7.291	37	1.844	9.171
1991	8.279	40	1.788	10.106
1992	8.319	33	3.059	11.411
1993	8.225	30	2.784	11.039
1994	9.580	32	3.328	12.940
1995	10.673	23	2.843	13.540
1996	12.168	17	2.755	14.940
1997	13.805	135	3.291	17.231
1998	15.435	138	4.019	19.592
1999	16.480	141	4.170	20.791
2000	18.228	73	5.123	23.424
2001	18.907	53	4.683	23.643

Bron: Havenbesturen

Tabel 04-08: Ladingen containers, in 1000 ton, 1980-2001

	haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	3.323	36	976	4.335
1981	4.250	87	1.192	5.529
1982	4.479	22	925	5.426
1983	5.507	34	1.140	6.681
1984	7.071	40	1.202	8.313
1985	6.964	47	1.261	8.272
1986	7.081	32	1.237	8.350
1987	8.131	45	1.300	9.476
1988	8.512	42	1.758	10.312
1989	8.632	49	2.046	10.727
1990	9.263	66	2.102	11.430
1991	10.655	87	2.002	12.744
1992	11.338	93	3.381	14.812
1993	12.105	110	3.348	15.563
1994	14.756	114	4.069	18.939
1995	15.122	78	3.512	18.712
1996	17.292	61	3.507	20.860
1997	19.622	69	4.345	24.036
1998	19.941	64	5.129	25.134
1999	22.962	75	5.787	28.824
2000	26.297	69	6.487	32.853
2001	27.503	97	5.902	33.502

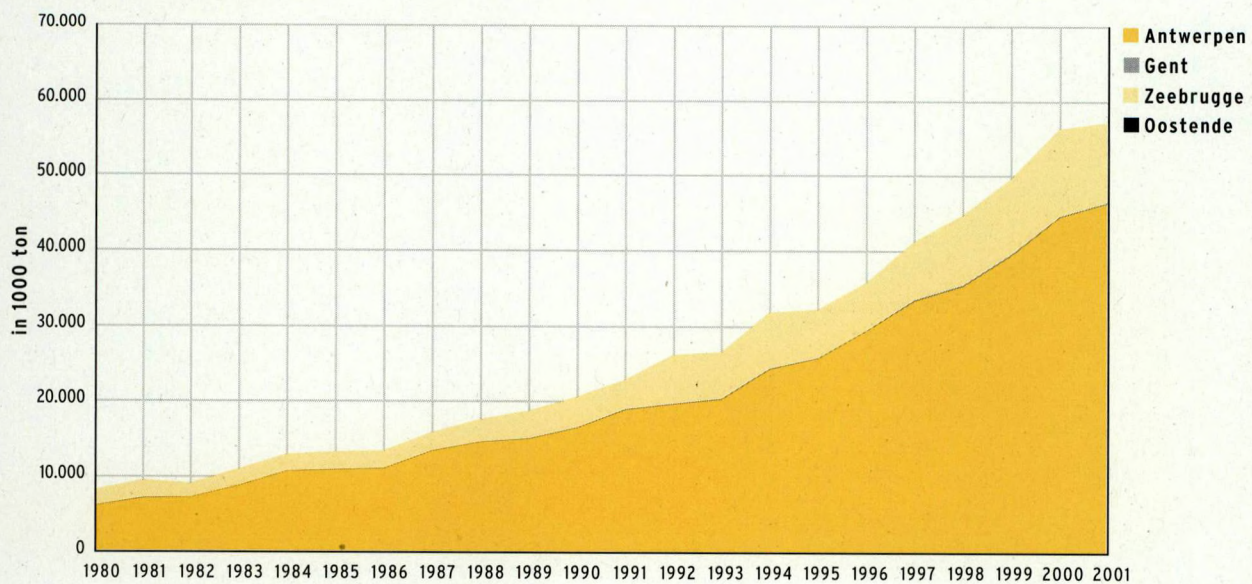
Bron: Havenbesturen

Tabel 04-09: Lossing + lading containers, in 1000 ton, 1980-2001

haven					
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	6.126	52	1.988	0	8.166
1981	7.122	108	2.228	0	9.457
1982	7.217	32	1.799	0	9.048
1983	8.791	48	2.110	0	10.950
1984	10.718	55	2.155	0	12.928
1985	10.921	68	2.292	0	13.281
1986	11.091	59	2.270	0	13.420
1987	13.466	68	2.337	0	15.872
1988	14.634	71	2.915	0	17.619
1989	15.074	88	3.574	0	18.736
1990	16.553	102	3.946	0	20.602
1991	18.933	127	3.790	0	22.850
1992	19.657	126	6.440	0	26.223
1993	20.330	141	6.132	0	26.603
1994	24.336	146	7.397	0	31.879
1995	25.796	101	6.355	0	32.252
1996	29.460	78	6.262	0	35.800
1997	33.427	204	7.636	0	41.267
1998	35.376	202	9.148	0	44.726
1999	39.442	216	9.957	0	49.615
2000	44.526	142	11.610	0	56.278
2001	46.410	150	10.585	21	57.166

Bron: Tabellen 04-07 en 04-08. Oostende: samengesteld a.d.h.v. gegevens AG Haven Oostende

Havenverkeer containers



Tabel 04-10: Lossingen roll-on-roll-off, in 1000 ton, 1980-2001

	haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	840	235	1.973	3.048
1981	824	231	1.688	2.743
1982	909	234	1.665	2.808
1983	1.006	274	2.023	3.304
1984	875	286	2.664	3.826
1985	903	288	3.104	4.294
1986	1.007	322	3.607	4.936
1987	1.298	347	3.805	5.450
1988	1.639	452	3.771	5.862
1989	1.911	546	4.723	7.180
1990	1.856	589	5.383	7.828
1991	1.737	608	5.231	7.576
1992	2.014	617	5.209	7.840
1993	1.821	584	5.492	7.897
1994	1.965	550	6.251	8.766
1995	2.572	704	6.236	9.511
1996	2.532	680	6.039	9.251
1997	2.906	676	6.720	10.302
1998	3.288	724	6.382	10.394
1999	3.165	732	6.518	10.415
2000	3.173	699	6.744	10.616
2001	2.974	620	6.067	9.661

Bron: Havenbesturen

Tabel 04-11: Ladingen roll-on-roll-off, in 1000 ton, 1980-2001

	haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	759	146	2.358	3.263
1981	857	145	2.341	3.343
1982	854	163	2.470	3.487
1983	1.047	225	2.916	4.188
1984	941	244	3.909	5.094
1985	957	261	4.605	5.823
1986	921	232	5.293	6.445
1987	1.146	248	5.704	7.098
1988	1.369	312	5.536	7.217
1989	1.562	355	6.663	8.580
1990	1.464	323	6.908	8.695
1991	1.207	294	6.267	7.768
1992	1.332	343	6.386	8.062
1993	1.109	332	6.792	8.233
1994	1.296	409	7.372	9.077
1995	2.266	460	7.138	9.864
1996	2.233	475	6.751	9.459
1997	2.484	537	7.935	10.956
1998	2.564	578	7.979	11.121
1999	2.550	618	8.243	11.411
2000	2.794	580	8.614	11.988
2001	3.019	552	8.281	11.852

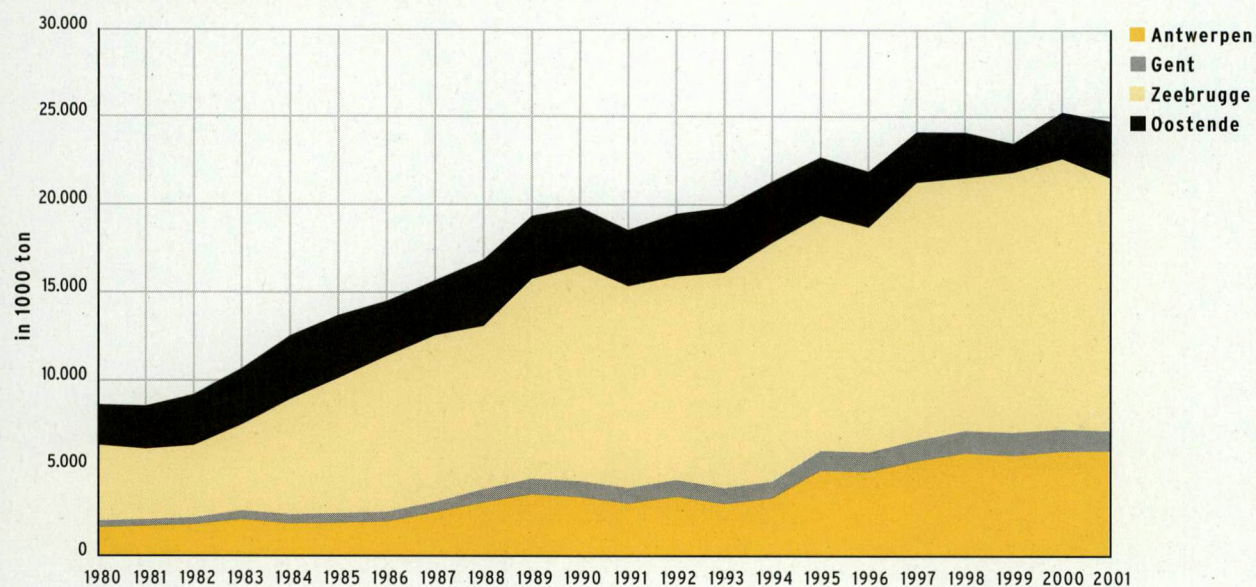
Bron: Havenbesturen

Tabel 04-12: Lossingen + ladingen roll-on-roll-off, in 1000 ton, 1980-2001

	haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	1.599	381	4.331	2.310	8.620
1981	1.682	376	4.029	2.467	8.553
1982	1.763	397	4.135	2.899	9.194
1983	2.053	499	4.939	3.191	10.683
1984	1.816	530	6.573	3.619	12.538
1985	1.860	549	7.709	3.564	13.682
1986	1.928	553	8.900	3.106	14.487
1987	2.445	595	9.509	3.120	15.669
1988	3.008	764	9.307	3.783	16.862
1989	3.473	901	11.386	3.594	19.353
1990	3.320	912	12.291	3.315	19.838
1991	2.944	902	11.498	3.220	18.565
1992	3.346	960	11.595	3.581	19.482
1993	2.930	916	12.284	3.692	19.822
1994	3.261	958	13.623	3.480	21.322
1995	4.837	1.164	13.374	3.315	22.690
1996	4.765	1.155	12.790	3.170	21.880
1997	5.390	1.213	14.654	2.847	24.104
1998	5.852	1.302	14.361	2.573	24.088
1999	5.715	1.350	14.761	1.640	23.466
2000	5.967	1.279	15.358	2.644	25.248
2001	5.993	1.172	14.348	3.223	24.736

Bron: Tabellen 04-10 en 04-11. Oostende: samengesteld a.d.h.v. gegevens AG Haven Oostende

Havenverkeer roll-on-roll-off



Tabel 04-13: Lossingen conventioneel stukgoed, in 1000 ton, 1980-2001

	haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	5.503	607	66	6.175
1981	4.863	449	43	5.356
1982	5.760	556	73	6.389
1983	5.591	533	114	6.238
1984	6.417	609	87	7.113
1985	5.940	704	106	6.750
1986	6.979	706	236	7.921
1987	7.296	746	261	8.303
1988	8.440	734	363	9.538
1989	8.333	571	474	9.378
1990	9.012	610	646	10.268
1991	8.561	624	841	10.026
1992	9.169	552	698	10.419
1993	7.740	498	866	9.104
1994	7.779	517	990	9.286
1995	8.497	772	1.147	10.416
1996	6.919	553	927	8.399
1997	6.802	765	481	8.048
1998	8.855	1.553	357	10.765
1999	7.359	1.796	577	9.732
2000	9.250	2.127	771	12.148
2001	6.904	2.381	843	10.128

Bron: Havenbesturen

Tabel 04-14: Ladingen conventioneel stukgoed, in 1000 ton, 1980-2001

	haven			Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	
1980	15.232	1.436	103	16.771
1981	17.475	1.502	151	19.128
1982	15.561	1.815	153	17.529
1983	15.906	1.801	144	17.851
1984	19.403	2.750	246	22.398
1985	18.881	2.095	78	21.054
1986	16.114	1.769	106	17.989
1987	16.320	1.962	108	18.390
1988	16.730	2.274	89	19.093
1989	15.281	1.863	114	17.258
1990	14.637	2.033	80	16.750
1991	14.957	1.655	166	16.779
1992	13.181	1.420	430	15.032
1993	15.806	1.777	381	17.964
1994	14.354	1.636	390	16.380
1995	11.545	1.032	325	12.901
1996	11.062	1.383	263	12.708
1997	10.825	1.044	338	12.207
1998	10.068	1.016	248	11.332
1999	7.783	967	202	8.952
2000	8.995	914	210	10.119
2001	9.028	732	189	9.949

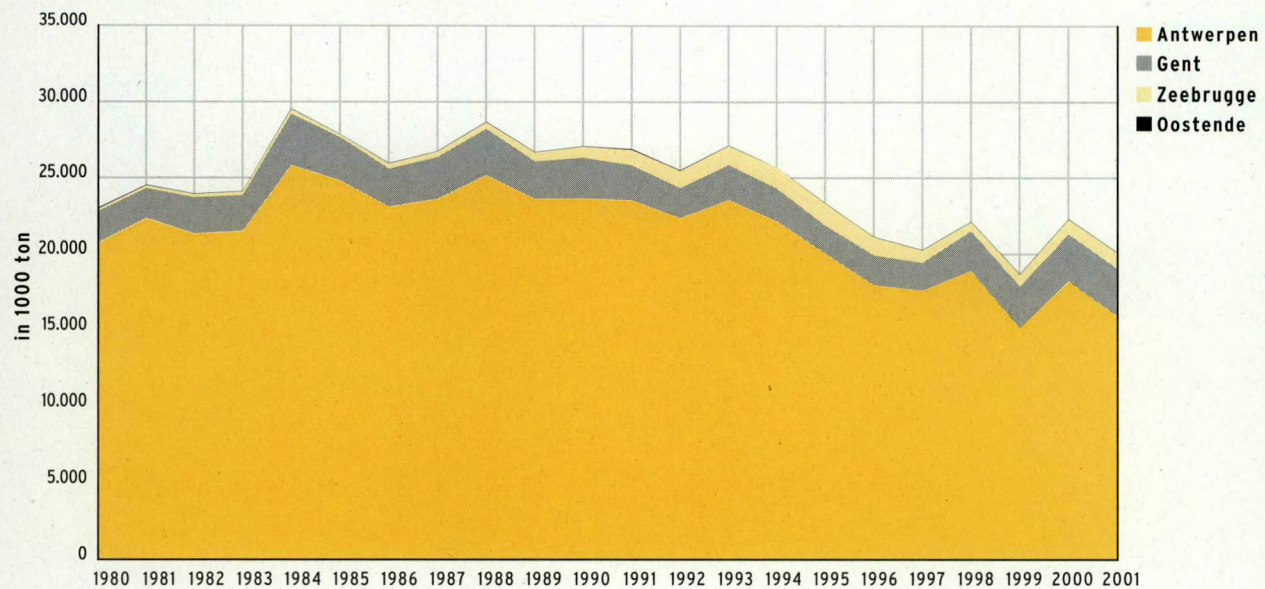
Bron: Havenbesturen

Tabel 04-15: Lossing + lading conventioneel stukgoed, in 1000 ton, 1980-2001

	haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	20.734	2.043	169	74	23.020
1981	22.339	1.951	194	38	24.522
1982	21.320	2.372	226	29	23.947
1983	21.497	2.334	258	21	24.110
1984	25.820	3.358	333	39	29.550
1985	24.821	2.799	184	16	27.821
1986	23.093	2.475	342	29	25.939
1987	23.616	2.708	369	21	26.714
1988	25.170	3.009	452	41	28.672
1989	23.614	2.435	588	22	26.658
1990	23.649	2.643	726	25	27.043
1991	23.519	2.279	1.007	59	26.863
1992	22.350	1.973	1.128	39	25.489
1993	23.546	2.275	1.247	26	27.094
1994	22.133	2.153	1.380	7	25.673
1995	20.042	1.804	1.472	23	23.341
1996	17.981	1.936	1.190	19	21.126
1997	17.627	1.809	819	25	20.279
1998	18.923	2.569	605	29	22.126
1999	15.142	2.763	779	30	18.714
2000	18.245	3.041	981	29	22.296
2001	15.932	3.113	1.032	29	20.106

Bron: Tabellen 04-13 en 04-14. Oostende: samengesteld a.d.h.v. gegevens AG Haven Oostende

Havenverkeer conventionele stukgoederen



Oorsprong en bestemming van de goederen

In de tabellen 05-01 tot en 05-02 wordt de oorsprong en de bestemming weergegeven van de in de Vlaamse havens behandelde goederen. Deze procentuele verdeling is gebaseerd op de cijfergegevens van de havens zelf (Antwerpen, Zeebrugge, Oostende) of op gegevens van het Nationaal Instituut voor de Statistiek (Gent). De verschillende werelddelen worden onderscheiden, waarbij Noord- en Zuid-Amerika wordt uitgesplitst (Zuid-Amerika is inclusief Midden-Amerika). De rubriek 'andere' houdt o.m. de onbekende oorsprong/bestemmingen in, alsook de oorsprong/bestemming 'zee' (bijv. boorplatform, zand- of grindwinning op zee).

Tabel 05-01: Trafiek naar herkomst, in %

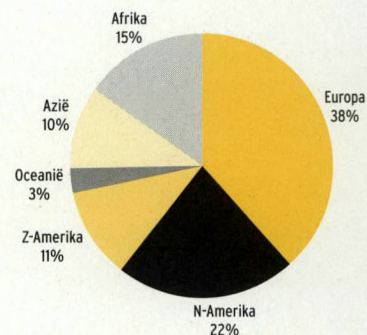
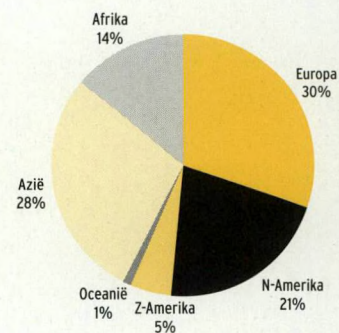
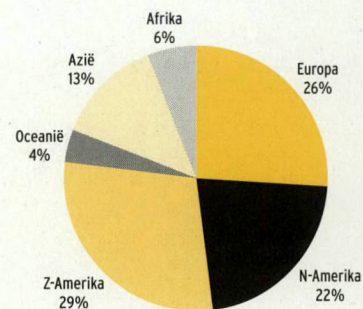
Herkomst	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende
Europa	37,5%	26,0%	67,8%	52,5%
N-Amerika	21,8%	22,0%	1,2%	0,0%
Z-Amerika	11,1%	29,0%	2,9%	0,0%
Oceanië	3,2%	4,0%	2,0%	0,0%
Azië	10,5%	13,0%	5,4%	0,2%
Afrika	14,7%	6,0%	10,7%	0,6%
Andere	1,3%	0,0%	10,2%	46,7%

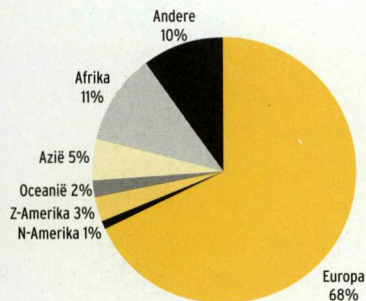
Bron: havenbesturen

Tabel 05-02: Trafiek naar bestemming, in %

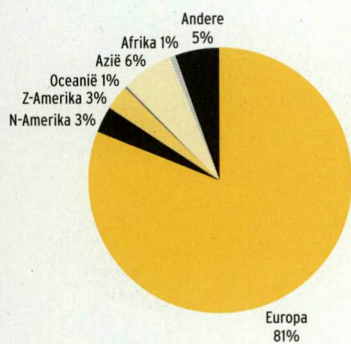
Bestemming	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende
Europa	30,6%	84,0%	80,8%	100,0%
N-Amerika	20,8%	10,0%	3,2%	0,0%
Z-Amerika	5,5%	1,0%	2,9%	0,0%
Oceanië	0,8%	0,0%	0,3%	0,0%
Azië	28,3%	0,0%	6,3%	0,0%
Afrika	14,0%	5,0%	0,7%	0,0%
Andere	1,0%	0,0%	5,4%	0,0%

Bron: havenbesturen

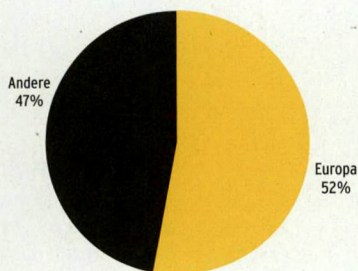
Herkomst van goederen die aankomen in de haven van Antwerpen**Bestemming van goederen die vertrekken vanuit de haven van Antwerpen****Herkomst van goederen die aankomen in de haven van Gent****Bestemming van goederen die vertrekken vanuit de haven van Gent**



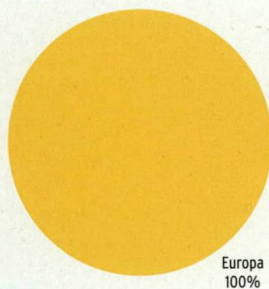
**Herkomst
van goederen
die aankomen
in de haven
van Zeebrugge**



**Bestemming
van goederen
die vertrekken
vanuit de haven
van Zeebrugge**



**Herkomst
van goederen
die aankomen
in de haven
van Oostende**



**Bestemming
van goederen
die vertrekken
vanuit de haven
van Oostende**



Passagiers

Voor de havens van Antwerpen, Zeebrugge en Oostende wordt in de tabellen 06-01 tot en met 06-03 het aantal ontscheepte en ingescheepte passagiers weergegeven. Voor de havens van Zeebrugge en Oostende worden deze gegevens verstrekt door het havenbedrijf zelf; voor Gent en Antwerpen worden de gegevens verstrekt door de Scheepvaartpolitie (tot en met 1998: Waterschoutsambt).

Tabel 06-01: Aantal ontscheepte passagiers, 1980-2001

	haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	7.134	N.B.	1.143.171	1.393.490	2.543.795
1981	6.296	N.B.	1.153.602	1.204.701	2.364.599
1982	4.293	N.B.	1.097.695	1.245.734	2.347.722
1983	4.049	N.B.	1.001.677	1.229.000	2.234.726
1984	4.417	N.B.	1.038.397	1.305.413	2.348.227
1985	3.803	N.B.	974.689	1.163.222	2.141.714
1986	3.060	263	869.600	1.034.350	1.907.273
1987	4.551	230	840.019	999.570	1.844.370
1988	4.605	209	572.221	1.076.419	1.653.454
1989	4.828	189	782.799	1.009.115	1.796.931
1990	3.008	123	839.444	1.007.971	1.850.546
1991	2.975	141	809.351	979.201	1.791.668
1992	4.010	184	585.365	1.105.452	1.695.011
1993	3.802	171	554.537	928.333	1.486.843
1994	2.208	186	586.641	914.068	1.503.103
1995	4.981	1.698	532.168	880.646	1.419.493
1996	3.830	1.110	331.876	810.526	1.147.342
1997	4.882	207	342.178	683.799	1.031.066
1998	4.262	251	320.567	574.957	900.037
1999	3.960	137	325.871	484.698	814.666
2000	4.169	198	328.622	449.703	782.692
2001	701	171	348.790	351.593	701.255

Bron: Zeebrugge en Oostende: Havenbesturen. Antwerpen en Gent: Scheepvaartpolitie (tot 1998: Waterschoutsambt)

Door de hervorming van de Scheepvaartpolitie worden de statistieken van de passagiers vanaf 2001 op een andere manier berekend (transitpassagiers worden niet meer meegeteld)

Tabel 06-02: Aantal ingescheepte passagiers, 1980-2001

	haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	2.675	N.B.	1.170.660	1.391.463	2.564.798
1981	2.873	N.B.	1.156.192	1.201.830	2.360.895
1982	2.039	N.B.	1.106.423	1.239.093	2.347.555
1983	1.729	N.B.	1.021.685	1.367.520	2.390.934
1984	2.039	N.B.	1.058.046	1.233.210	2.293.295
1985	2.268	N.B.	989.522	1.190.510	2.182.300
1986	1.350	439	902.816	1.013.347	1.917.952
1987	1.008	469	860.604	938.061	1.800.142
1988	1.918	324	574.735	1.020.073	1.597.050
1989	684	228	825.472	899.991	1.726.375
1990	821	351	891.286	896.404	1.788.862
1991	937	387	865.614	890.003	1.756.941
1992	1.477	254	572.410	1.076.422	1.650.563
1993	364	589	528.968	951.963	1.481.884
1994	215	2.158	565.032	930.426	1.497.831
1995	554	2.526	507.895	882.306	1.393.281
1996	420	2.130	299.866	812.240	1.114.656
1997	431	1.241	321.800	690.590	1.014.062
1998	379	427	310.348	574.582	885.736
1999	352	1.340	315.831	498.503	816.026
2000	370	1.295	322.461	455.532	779.658
2001	980	199	344.328	359.078	704.585

Bron: Zeebrugge en Oostende: Havenbesturen. Antwerpen en Gent: Scheepvaartpolitie (tot 1998: Waterschoutsbambt)

Door de hervorming van de Scheepvaartpolitie worden de statistieken van de passagiers vanaf 2001 op een andere manier berekend (transitpassagiers worden niet meer meegeteld)

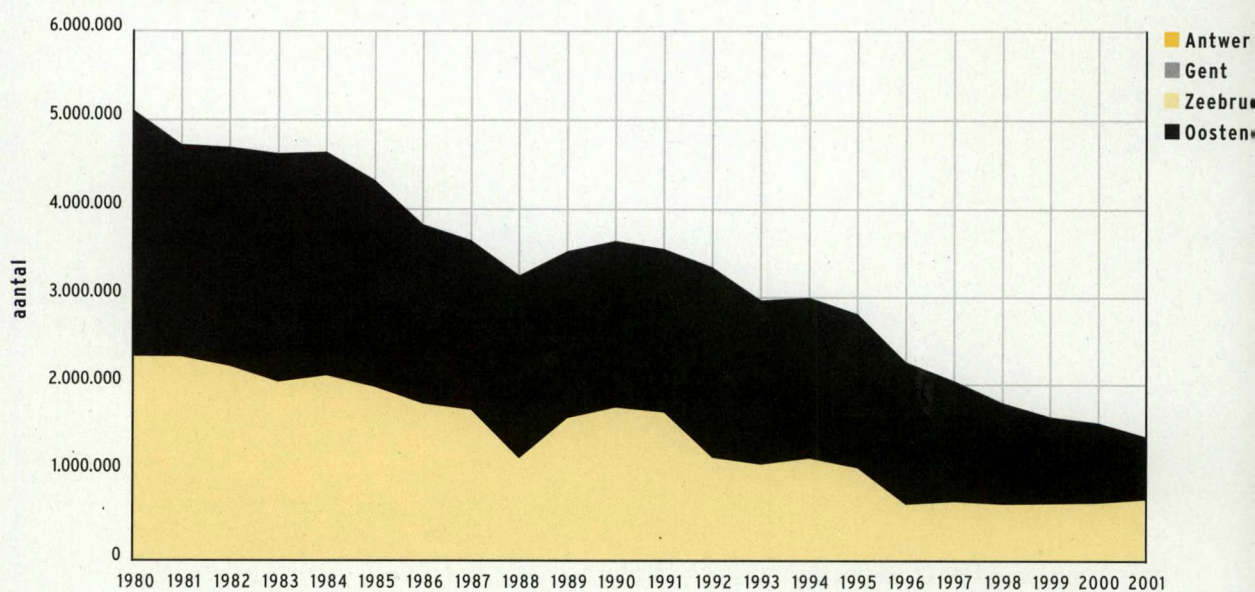


Tabel 06-03: Aantal ingescheepte + ontscheepte passagiers, 1980-2001

	haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	9.809	N.B.	2.313.831	2.784.953	5.108.593
1981	9.169	N.B.	2.309.794	2.406.531	4.725.494
1982	6.332	N.B.	2.204.118	2.484.827	4.695.277
1983	5.778	N.B.	2.023.362	2.596.520	4.625.660
1984	6.456	N.B.	2.096.443	2.538.623	4.641.522
1985	6.071	N.B.	1.964.211	2.353.732	4.324.014
1986	4.410	702	1.772.416	2.047.697	3.825.225
1987	5.559	699	1.700.623	1.937.631	3.644.512
1988	6.523	533	1.146.956	2.096.492	3.250.504
1989	5.512	417	1.608.271	1.909.106	3.523.306
1990	3.829	474	1.730.730	1.904.375	3.639.408
1991	3.912	528	1.674.965	1.869.204	3.548.609
1992	5.487	438	1.157.775	2.181.874	3.345.574
1993	4.166	760	1.083.505	1.880.296	2.968.727
1994	2.423	2.344	1.151.673	1.844.494	3.000.934
1995	5.535	4.224	1.040.063	1.762.952	2.812.774
1996	4.250	3.240	631.742	1.622.766	2.261.998
1997	5.313	1.448	663.978	1.374.389	2.045.128
1998	4.614	678	636.398	1.149.539	1.791.229
1999	4.312	1.477	641.702	983.201	1.630.692
2000	4.539	1.493	651.083	905.235	1.562.350
2001	1.681	370	693.118	710.671	1.405.840

Bron: Tabellen 06-01 en 06-02

Passagiersverkeer in de Vlaamse havens



Scheepsbewegingen in de Vlaamse havens

In tabel 07-01 wordt weergegeven hoeveel zeeschepen in de Vlaamse havens zijn aangekomen. Tabel 07-02 geeft de totale Bruto Tonnage (BT) weer van deze schepen. Wordt de BT gedeeld door het aantal aangekomen schepen, dan verkrijgt men de gemiddelde BT per zeeschip. Deze gegevens worden weergegeven in tabel 07-03.

Tabel 07-01: Aantal binnengekomen zeeschepen, in aantal, 1980-2001

	haven				Totaal
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	
1980	17.151	3.260	9.550	6.797	36.758
1981	16.802	3.032	9.043	6.343	35.220
1982	17.097	3.407	8.625	6.586	35.715
1983	16.214	3.754	8.930	6.218	35.116
1984	16.802	4.786	9.775	6.491	37.854
1985	16.420	4.739	9.956	5.936	37.051
1986	16.446	4.469	10.085	5.189	36.189
1987	16.046	4.116	10.072	4.991	35.225
1988	16.403	4.133	9.039	4.970	34.545
1989	16.817	4.226	11.114	5.139	37.296
1990	16.764	3.694	11.321	4.899	36.678
1991	16.858	3.617	11.229	5.180	36.884
1992	16.620	3.429	10.457	5.163	35.669
1993	15.687	3.034	10.694	5.043	34.458
1994	15.618	3.093	10.549	4.802	34.062
1995	15.223	3.020	10.396	4.783	33.422
1996	15.417	3.037	9.571	4.698	32.723
1997*	15.861	3.119	10.259	4.066	33.305
1998	16.122	3.096	10.188	3.647	33.053
1999	15.493	3.089	10.982	3.171	32.735
2000	16.105	2.892	10.689	4.103	33.789
2001	15.885	2.731	10.136	4.194	32.946

Bron: Havenbesturen. * Voor Oostende is het aantal binnengekomen zeeschepen voor 1997 gebaseerd op de periode maart-december 1997. Deze waarde werd geëxtrapoleerd naar 12 maanden 1997

Tabel 07-02: Totale BRT/BT van de aangekomen zeeschepen, in 1000 BRT/BT, 1980-2001

	haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal
1980	102.696	15.701	48.212	25.894	192.503
1981	104.611	16.648	45.368	23.901	190.528
1982	112.683	18.674	39.287	22.543	193.187
1983	108.992	19.533	39.382	22.162	190.069
1984	116.829	21.675	41.106	23.409	203.020
1985	119.631	22.747	42.311	22.197	206.886
1986	126.982	21.010	42.451	18.543	208.986
1987	130.187	20.619	48.071	17.248	216.125
1988	135.340	21.624	48.306	17.314	222.585
1989	134.684	21.727	59.622	17.649	233.681
1990	140.831	23.879	66.766	16.957	248.432
1991	148.794	24.234	66.466	17.779	257.274
1992	155.508	22.596	72.246	18.803	269.153
1993	149.308	21.065	71.911	24.551	266.835
1994	164.211	24.053	72.890	23.777	284.931
1995	167.859	24.259	73.542	23.838	289.498
1996	177.692	25.317	68.105	23.353	294.467
1997*	182.340	27.319	73.559	18.630	301.849
1998	198.874	28.648	75.607	16.862	319.992
1999	197.346	30.395	84.609	15.894	328.244
2000	203.064	29.215	90.917	23.422	346.619
2001	214.274	28.073	86.351	25.680	354.378

Bron: Havenbesturen. * Voor Oostende is het aantal binnengekomen zeeschepen voor 1997 gebaseerd op de periode maart-december 1997. Deze waarde werd geëxtrapoleerd naar 12 maanden 1997

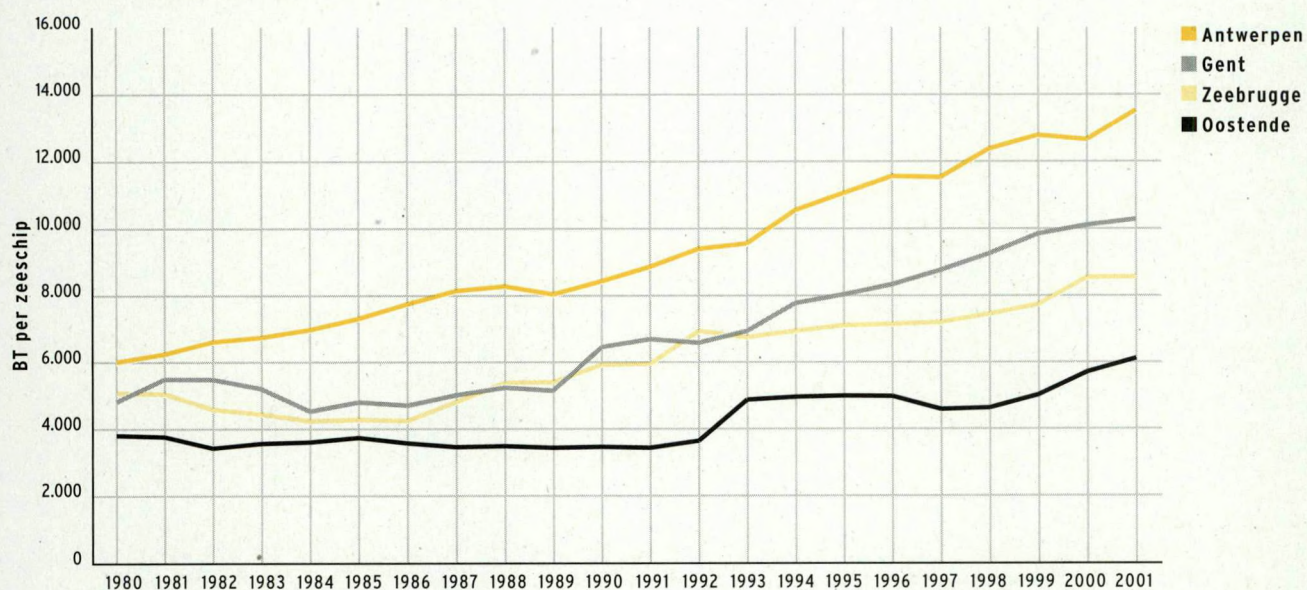


Tabel 07-03: Gemiddelde BRT/BT per aangekomen zeeschip, 1980-2001

	haven			
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende
1980	5.988	4.816	5.048	3.810
1981	6.226	5.491	5.017	3.768
1982	6.591	5.481	4.555	3.423
1983	6.722	5.203	4.410	3.564
1984	6.953	4.529	4.205	3.606
1985	7.286	4.800	4.250	3.739
1986	7.721	4.701	4.209	3.573
1987	8.113	5.009	4.773	3.456
1988	8.251	5.232	5.344	3.484
1989	8.009	5.141	5.365	3.434
1990	8.401	6.464	5.898	3.461
1991	8.826	6.700	5.919	3.432
1992	9.357	6.590	6.909	3.642
1993	9.518	6.943	6.724	4.868
1994	10.514	7.777	6.910	4.951
1995	11.027	8.033	7.074	4.984
1996	11.526	8.336	7.116	4.971
1997	11.496	8.759	7.170	4.582
1998	12.336	9.253	7.421	4.624
1999	12.738	9.840	7.704	5.012
2000	12.609	10.102	8.506	5.709
2001	13.489	10.279	8.519	6.123

Bron: Tabellen 07-01 en 07-02.

Gemiddelde scheepsgrootte



Het havenverkeer in de Le Havre-Hamburg range

De tabellen 08-01 en 08-02 geven het totale maritieme verkeer weer van de belangrijkste West-Europese havens, gegroepeerd in de 'Le Havre-Hamburg range'. Deze range omvat de belangrijkste havens die liggen in het gebied dat geografisch wordt afgebakend door de havens van Le Havre en Hamburg: Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Rotterdam, Amsterdam, Hamburg, Bremen, Duinkerke en Le Havre. De Vlaamse Havencommissie rekent ook Oostende tot de Le Havre-Hamburg range.

Tabel 08-03 geeft het marktaandeel weer van de Vlaamse havens in Le Havre-Hamburg range.

Tabel 08-01: Totaal havenverkeer Le Havre-Hamburg range, 1980-2001, in 1.000 ton

	haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Rotterdam
1980	81.935	18.424	14.189	3.760	276.946
1981	79.760	19.318	12.841	3.834	251.704
1982	84.203	22.894	9.339	4.168	246.652
1983	80.322	23.980	10.305	4.120	233.883
1984	90.338	26.592	12.001	4.629	248.794
1985	86.246	26.673	14.166	4.513	250.668
1986	90.204	24.159	15.124	4.036	257.645
1987	91.101	24.255	17.613	4.040	254.970
1988	96.909	24.158	20.050	4.826	272.778
1989	95.400	23.047	25.807	4.661	292.524
1990	102.009	24.439	30.349	4.552	287.789
1991	101.346	25.455	30.853	4.506	291.985
1992	103.628	22.818	33.441	4.923	293.165
1993	101.856	22.034	31.437	5.090	282.209
1994	109.494	23.833	32.886	4.900	293.871
1995	108.073	21.582	30.573	4.593	292.927
1996	106.526	21.008	28.499	4.466	292.020
1997	111.895	22.976	32.408	4.277	310.143
1998	119.789	23.632	33.283	3.938	314.408
1999	115.654	23.905	35.441	3.108	303.392
2000	130.531	24.039	35.475	4.307	322.072
2001	130.050	23.456	32.080	4.826	314.648

Bron: Havenbesturen

Tabel 08-02: Totaal havenverkeer Le Havre-Hamburg range (vervolg), 1980-2001, in 1.000 ton

	haven				
	Amsterdam	Hamburg	Bremen	Le Havre	Duinkerke
1980	22.377	63.097	26.961	77.505	41.217
1981	21.108	61.353	25.765	71.829	37.629
1982	23.348	61.907	26.223	57.056	32.917
1983	23.360	50.460	26.611	53.526	30.161
1984	27.104	53.708	28.557	53.965	33.344
1985	27.612	59.791	29.826	48.734	32.167
1986	29.425	55.152	29.491	47.207	32.394
1987	29.589	56.725	29.981	51.145	32.364
1988	28.243	58.740	31.111	49.851	35.657
1989	28.708	57.840	32.458	52.239	39.141
1990	31.360	61.360	30.204	54.018	36.557
1991	32.418	65.532	30.707	57.220	40.737
1992	33.163	65.083	29.940	53.110	40.204
1993	30.515	65.850	28.355	54.916	40.822
1994	29.985	68.323	30.882	54.376	37.168
1995	31.229	72.129	31.193	53.782	39.379
1996	36.673	71.138	31.560	56.153	34.949
1997	36.750	76.687	33.987	59.691	36.547
1998	36.091	75.820	34.521	66.922	39.230
1999	37.628	81.003	36.036	64.424	38.286
2000	44.624	85.093	44.968	68.005	45.283
2001	49.349	92.361	46.134	68.970	44.450

Bron: Havenbesturen

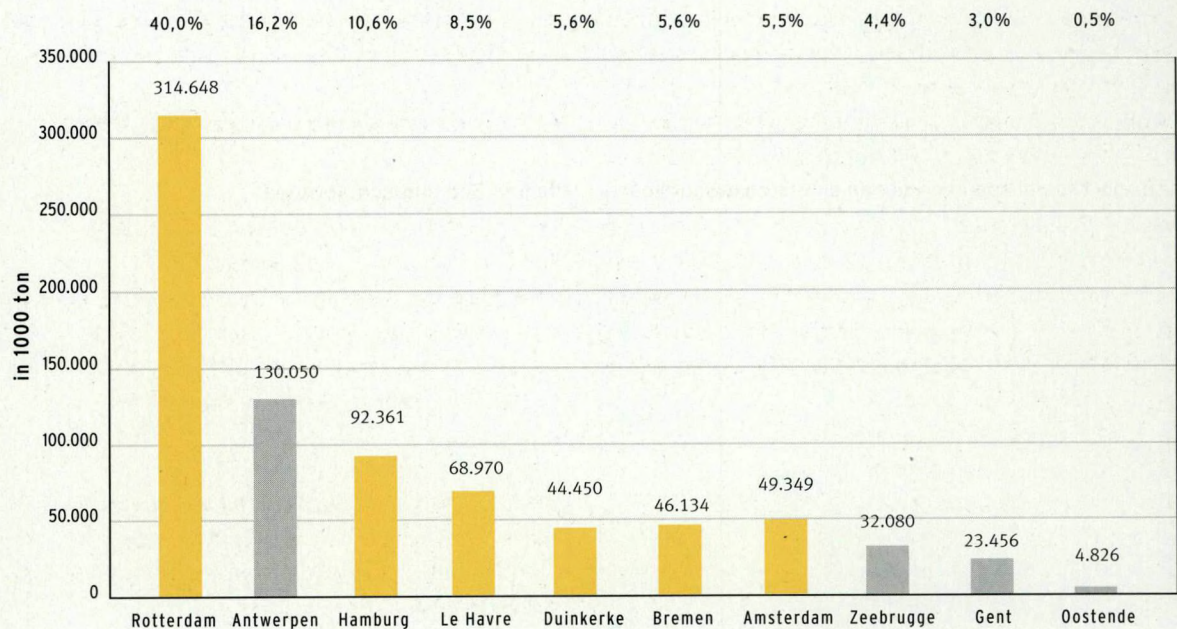


Tabel 08-03: Marktaandeel Vlaamse havens in de Hamburg-Le Havre range, 1980-2001, in %

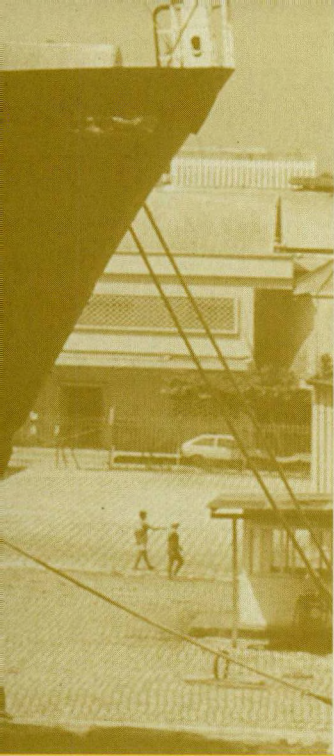
	haven				
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Vlaamse havens
1980	13,1%	2,9%	2,3%	0,6%	18,9%
1981	13,6%	3,3%	2,2%	0,7%	19,8%
1982	14,8%	4,0%	1,6%	0,7%	21,2%
1983	15,0%	4,5%	1,9%	0,8%	22,1%
1984	15,6%	4,6%	2,1%	0,8%	23,1%
1985	14,9%	4,6%	2,4%	0,8%	22,7%
1986	15,4%	4,1%	2,6%	0,7%	22,8%
1987	15,4%	4,1%	3,0%	0,7%	23,2%
1988	15,6%	3,9%	3,2%	0,8%	23,5%
1989	14,6%	3,5%	4,0%	0,7%	22,8%
1990	15,4%	3,7%	4,6%	0,7%	24,3%
1991	14,9%	3,7%	4,5%	0,7%	23,8%
1992	15,3%	3,4%	4,9%	0,7%	24,3%
1993	15,4%	3,3%	4,7%	0,8%	24,2%
1994	16,0%	3,5%	4,8%	0,7%	25,0%
1995	15,8%	3,1%	4,5%	0,7%	24,0%
1996	15,6%	3,1%	4,2%	0,7%	23,5%
1997	15,4%	3,2%	4,5%	0,6%	23,7%
1998	16,0%	3,2%	4,5%	0,5%	24,2%
1999	15,7%	3,2%	4,8%	0,4%	24,1%
2000	16,2%	3,0%	4,4%	0,5%	24,2%
2001	16,1%	2,9%	4,0%	0,6%	23,6%

Bron: Tabellen 08-01 en 08-02

Totaal havenverkeer in de Le Havre - Hamburg range



gegevens 2001



Samenstelling (situatie op 1 mei 2002)

Door de goedkeuring van het uitvoeringsbesluit op 12 januari 2001 werd de samenstelling van de Vlaamse Havencommissie gewijzigd. Het aantal leden neemt toe van 24 tot 30 leden. Bovendien wordt voor ieder effectief lid een plaatsvervangend lid benoemd. In de loop van 2001 en begin 2002 werden nog wijzigingen aangebracht aan de samenstelling van de delegaties. De gewijzigde samenstelling werd door Minister Stevaert door middel van een Ministerieel besluit bekrachtigd op 7 maart 2002.

De Vlaamse Havencommissie bestaat uit vier groepen leden: acht vertegenwoordigers van de Vlaamse werkgeversorganisaties, acht vertegenwoordigers van de Vlaamse werknemersorganisaties, één vertegenwoordiger van respectievelijk de binnenscheepvaart, het wegtransport en het spoorvervoer en elf vertegenwoordigers van de Vlaamse havens (Antwerpen heeft vijf vertegenwoordigers; Zeebrugge, Oostende en Gent hebben telkens twee vertegenwoordigers). In het dagelijks bestuur zetelen een vertegenwoordiger van elke haven en van de vier grote Vlaamse sociale partners. De Voorzitter is een onafhankelijke deskundige.

Voorzitter

Winkelmans Willy (gewoon hoogleraar UFSIA-RUCA - faculteit TEW)

Effectieve leden

Vertegenwoordigers van de werknemers

Algemeen Belgisch Vakverbond

Fermon Frans (vice voorzitter ACOD)

Verbeeck Monique (medewerkster BTB)

Verboven Xavier (intergewestelijk secretaris Vlaams ABVV)

Algemeen Christelijk Vakverbond van België

Chaffart Myriam (algemeen sectorverantwoordelijke water CVD)

De Roeck Rita (ACV - Waas en Dender)

Naveau Vic (nationaal verantwoordelijke LBC/NVK)

Peeters Vital (nationaal secretaris ACV)

Algemene Centrale van Liberale Vakverbonden van België

Quisthoudt Erik (bestendig secretaris ACLVB Antwerpen)

Vertegenwoordigers van de werkgevers

Vlaams Economisch Verbond

Droesbeke Marcel (hoofd buitentransport SIDMAR)

Germis Joost (adviseur studiedienst VEV)

Pellens Jan (afgevaardigd bestuurder Hessenatie NV)

Restiau Robert (directeur Vlaamse Havenvereniging)

Smeulders Annie (zaakvoerder APK Logistics)

Vienne Erna (manager Belgium, P&O North Sea

Ferries Ltd.)

UNIZO, de Unie van Zelfstandige Ondernemers

Sablon Sara (adviseur studiedienst UNIZO)

Van De Voorde Eddy (gewoon hoogleraar UFSIA-RUCA

- faculteit TEW)

Vertegenwoordigers van de havens

Het Gemeentelijk Havenbedrijf van Antwerpen

Bernaers Greet (directeur infrastructuur Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen)
 Bruyninckx Eddy (afgevaardigd bestuurder Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen)
 Delwaide Leo (schepen voor haven, diamant, economie en toerisme Antwerpen)
 Detiège Leona (burgemeester van de stad Antwerpen)
 Koeklenberg Ivo (hoofdingenieur directeur technische dienst Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen)

De Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ)

Coens Joachim (voorzitter MBZ)
 Kerckaert Pierre (administrateur-generaal MBZ)

Het Gemeentelijke Havenbedrijf van Gent

Lengyel-Bernard Katty (financieel en administratief directeur Havenbedrijf Gent GAB)
 Termont Daniël (schepen van de haven van de stad Gent)

Het Gemeentelijke Havenbedrijf van Oostende

Gerard Paul (gedelegeerd bestuurder AG Haven Oostende)
 Vens Vanessa (bestuurder AG Haven Oostende)

Vertegenwoordigers van de transportmodi

Het wegvervoer

De Wilde Liliane (secretaris-generaal SAV)

Het spoorvervoer

Martens Antoine (bestuurder-adjunct-directeur-generaal NMBS)

De binnenscheepvaart

Parmentier Octaaf (voorzitter Algemeen Actiecomité van de Belgische Binnenscheepvaartorganisaties)

Plaatsvervangende leden

Vertegenwoordigers van de werknemers

Algemeen Belgisch Vakverbond

Baete Bob (nationaal secretaris BTB)
 Reniers Chris (juridisch adviseur ACOD)
 Van Den Rijse Angeline (economisch adviseur studiedienst ABVV)

Algemeen Christelijk Vakverbond van België

Buyse Marc (secretaris ACV Gent-Eeklo)
 de Smedt Christine (ACV - Transcom)
 François Jan (algemeen sectorverantwoordelijke verkeer CVCC)
 Van Poucke Eric (secretaris ACV-Brugge)

Algemene Centrale van Liberale Vakverbonden van België

Van Hertbruggen Ellen (ACLVB)

Vertegenwoordigers van de werkgevers

Vlaams Economisch Verbond

Degryse Patrick (administratief en financieel directeur N.H.M.)
 Depauw Guy (secretaris-generaal APZI vzw)
 Schram Rita (directie assistente Vlaamse Havenvereniging)
 Veris Sabine (adviseur studiedienst VEV)
 Vermeersch Robert (afgevaardigd bestuurder Cetraco nv)
 Vermeylen Eric (directeur studiedienst VEV)

UNIZO, de Unie van Zelfstandige Ondernemers

Bortier Johan (directeur studiedienst UNIZO, Unie van Zelfstandige Ondernemers)
 Willems Véronique (adviseur studiedienst UNIZO, Unie van Zelfstandige Ondernemers)

Vertegenwoordigers van de havens

Het Gemeentelijke Havenbedrijf van Antwerpen

Blomme Jan (adviseur Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen)
 Deboeure Jan (kabinetschef Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen)
 Van Vaerenberg Christien (juridisch adviseur Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen)
 Verbist Jan (commandant Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen)
 Wittemans Ann (communicatiemanager Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen)

De Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ)

Maertens Luc (directeur MBZ)
 Van Cauwenberghe Patrick (adjunct van de directeur MBZ)

Het Gemeentelijke Havenbedrijf van Gent

Mortier Peter (adjunct-directeur generaal Havenbedrijf Gent GAB)
 Van Craeyvelt Eugene (directeur-generaal)

Havenbedrijf Gent GAB)

Het Gemeentelijke Havenbedrijf van Oostende

Allaert Georges (bestuurder AG Haven Oostende)

Pannecoucke Eddy (bestuurder AG Haven Oostende)

Vertegenwoordigers van de transportmodi

Het wegvervoer

De Laet Gustaaf (voorzitter SAV)

Het spoorvervoer

Migom Alex (general manager BE Netwerk NMBS)

De binnenscheepvaart

Aernouts Daniëlle (beheerder Westvlaams

Scheepvaartbedrijf)

**Wonen de vergaderingen bij
met raadgevende stem**

Kerremans Pieter (administrateur-generaal SERV)

Merckx Jean-Pierre (secretaris VHC)

Dagelijks bestuur

Voorzitter

Winkelmans Willy (gewoon hoogleraar UFSIA-RUCA -
faculteit TEW)

Leden

Coens Joachim (voorzitter MBZ)

Delwaide Leo (schepen van de haven van de stad
Antwerpen)

Gerard Paul (gedelegeerd bestuurder AG Haven
Oostende)

Peeters Vital (nationaal secretaris ACV)

Restiau Robert (directeur Vlaamse Havenvereniging)

Termont Daniël (schepen van de haven van
de stad Gent)

Van De Voorde Eddy (hoogleraar UFSIA-RUCA -
faculteit TEW)

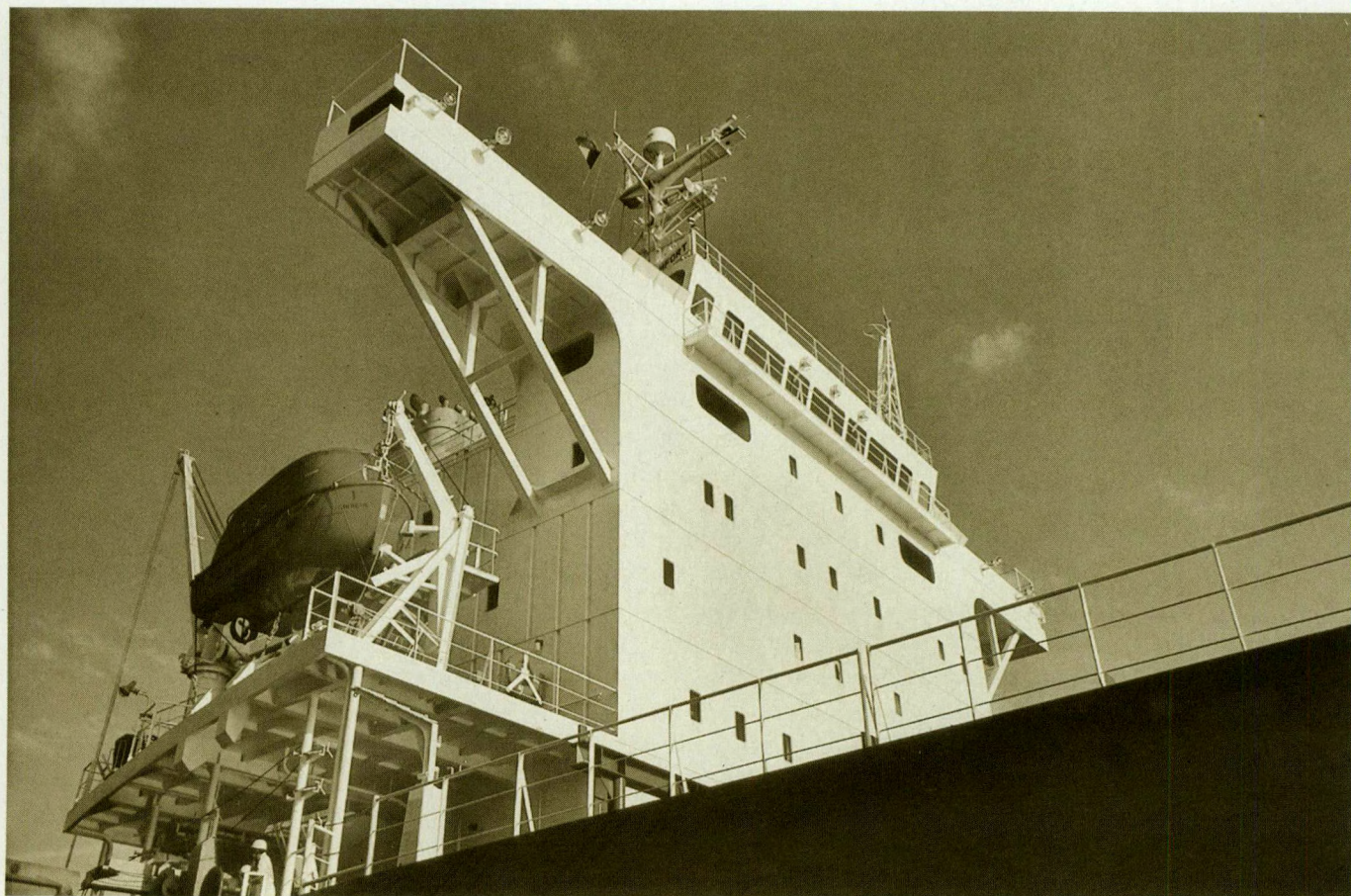
Verboven Xavier (intergewestelijk secretaris
Vlaams ABVV)

Secretariaat

Merckx Jean-Pierre

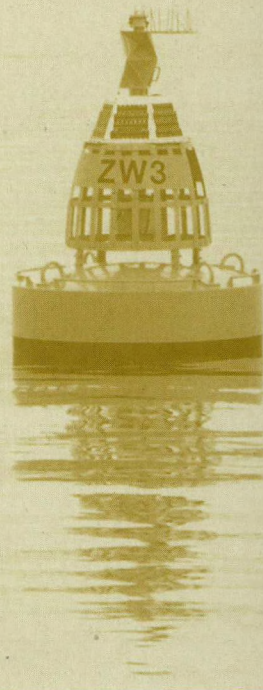
Neyts Dirk

Schurmans Ingrid



8

Wetgeving



Voor de Vlaamse Havencommissie zijn de volgende juridische teksten van belang:

- (1) Het **decreet op de SERV**. In het 'decreet tot wijziging van het decreet van 27 juni 1985 op de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen' (BS 23.06.1990) wordt de Havencommissie geïntegreerd in de SERV. Een uittreksel:

(...) **Artikel 7quater**. Bij de raad (= de SERV) wordt een commissie tot voorbereiding van het havenbeleid, hierna genoemd de Vlaamse Havencommissie, opgericht. De Vlaamse Executieve bepaalt de bevoegdheid, de samenstelling en de werking van de Vlaamse Havencommissie.

Art. 7quinquies. De raad staat in voor het verspreken van de nodige administratieve en materiële opvang en het verzekeren van het secretariaat van de in artikelen 7bis, 7ter en 7quater bedoelde commissies.

Art. 10. De Vlaamse raad, de Vlaamse Executieve of het lid van de Vlaamse Executieve dat terzake bevoegd is, kan de raad, de sectoriële commissies, de Vlaamse Overlegcommissie Vrouwen en de Vlaamse Havencommissie om adviezen en studies vragen. De raad kan de sectoriële commissies, de Vlaamse Overlegcommissie Vrouwen en de Vlaamse Havencommissie om adviezen en studies vragen. (...)

De volledige gecoördineerde tekst kan op de website geraadpleegd worden (www.serv.be/vhc, kies wetgeving).

- (2) Het **oprichtingsbesluit** van de Vlaamse Havencommissie: 'Besluit van de Vlaamse Executieve tot oprichting en samenstelling van een Vlaamse Havencommissie' (BS - 17.02.1990). Deze tekst wordt echter volledig vervangen door een nieuw besluit van 12 januari 2001 (BS 15 maart 2001), met uitzondering van artikel 1 (waarin de VHC werd opgericht). In vorige jaarverslagen werd deze tekst integraal afgedrukt.

- (3) Het **Havendecreet**. In het Havendecreet wordt de functie van de Vlaamse Havencommissie herbevestigd in artikel 24:

(...) **Art. 24**. De Vlaamse Havencommissie adviseert de Vlaamse regering over het Vlaamse havenbeleid. De Vlaamse regering kan te allen tijde de bevoegdheid, de samenstelling en de werking ervan nader bepalen.

De Vlaamse Havencommissie brengt adviezen uit en voert studies uit, hetzij op eigen initiatief, hetzij op verzoek van de Vlaamse regering of het Vlaams parlement. (...)

De volledige tekst van het Havendecreet kan op de website geraadpleegd worden (www.serv.be/vhc, kies wetgeving).

- (4) Het **nieuwe uitvoeringsbesluit** over de Vlaamse Havencommissie. Op 12 januari 2001 heeft de Vlaamse regering het 'Besluit van de Vlaamse regering betreffende de bevoegdheid, de samenstelling en de werking van de Vlaamse Havencommissie' goedgekeurd (BS 15 maart 2001). De volledige tekst wordt hieronder weergegeven (en kan ook op de website van de VHC geraadpleegd worden, www.serv.be/vhc).

DE VLAAMSE REGERING

Gelet op het decreet van 27 juni 1985 op de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen, inzonderheid op artikel 7quater, ingevoegd bij het decreet van 4 april 1990;

Gelet op het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens, inzonderheid op artikel 24;

Gelet op het besluit van de Vlaamse regering van 15 november 1989 tot oprichting en samenstelling van een Vlaamse Havencommissie;

Gelet op het advies van de Inspectie van Financiën, gegeven op 22 juni 2000;

Gelet op het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor de begroting, gegeven op 17 juli 2000;

Gelet op de beraadslaging op 17 juli 2000 van de Vlaamse regering en haar aanvraag van 27 juli 2000 tot advies bij de Raad van State binnen een maand;

Gelet op het advies 30.529/3 van de Raad van State, gegeven op 31 oktober 2000, met toepassing van artikel 84, eerste lid, 1^o van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

HOOFDSTUK I.

Bevoegdheid van de Vlaamse Havencommissie

Art. 1. § 1. De Vlaamse Havencommissie, hierna de commissie te noemen, heeft als opdracht een algemene bijdrage te leveren aan de voorbereiding van het havenbeleid.

Deze bijdrage houdt onder meer in:

- 1^o het uitwerken van algemene beleidsdoelstellingen voor de infrastructuur en exploitatie van de havens. Het uitwerken van algemene voorstellen voor concurrentievoorwaarden tussen de havens (financiering, subsidiëring, samenwerkingsverbanden);
- 2^o het uitwerken van algemene voorstellen voor concurrentievoorwaarden tussen de havens (financiering, subsidiëring, samenwerkingsverbanden);
- 3^o het uitwerken van voorstellen met betrekking tot alle hinterlandverbindingen van de havens;
- 4^o het voorbereiden van interregionaal en internationaal overleg met betrekking tot het zeehavenbeleid;
- 5^o het uitwerken van de algemene beleidsdoelstellingen in concrete infrastructuurplannen en projecten voor het geheel van de havens.

§ 2. Meer in het bijzonder heeft de Commissie tot opdracht:

- 1^o het stimuleren en opzetten van een wetenschappelijk, beleidsvoorbereidend instrumentarium dat de economische aspecten van het zeehavenbeleid moet ondersteunen, onverminderd de eigen opdracht van de diensten van de Vlaamse regering ter zake, behelst deze opdracht meer in het bijzonder de prognoses van goederenstromen op middellange en lange termijn, het onderzoek naar de concurrentiepositie van de Vlaamse havens, de studie over de capaciteit en de capaciteitsbenutting, de sectorale analyses voor specifieke goederencategorieën, het onderzoek naar het meest wenselijke evaluatie-instrumentarium voor havenprojecten en de studies over de sociale en economische bijdrage van de havens, onder meer op het vlak van de werkgelegenheid;

2° het organiseren van overleg tussen de in de commissie aanwezige partijen aangaande alle knelpunten bij de uitvoering van het havenbeleid, en het bevorderen van de samenwerking tussen de havens;

§ 3. Voor 1 juli van elk jaar brengt de commissie een met redenen omkleed advies uit over een meerjarigenplan voor de havenuitbouw, met aanduiding van de budgettaire gevolgen voor de begroting van het Vlaamse Gewest.

§ 4. De commissie zal bovendien op basis van het vigerende besluit van de Vlaamse regering betreffende de voorwaarden voor en de procedures tot toekenning, wijziging en intrekking van projectgebonden subsidies en medefinanciering, alsmede betreffende de subsidie- en medefinancieringspercentages, adviezen verstrekken over de voorgelegde sociaal-economische studie van nieuwe projecten, die door de havenbedrijven, worden ingediend bij de Vlaamse regering en waarvan de totale investeringskost over de verschillende begrotingsjaren heen meer bedraagt dan het bedrag, bedoeld in artikel 30, § 3, van dit decreet.

§ 5. De commissie verstrekt, op vraag van de Vlaamse minister, bevoegd voor de openbare werken, een advies over alle investeringsdossiers, bedoeld in artikel 29, van het voornoemd decreet van 2 maart 1999, voorzover de totale investeringskost over de verschillende begrotingsjaren heen, meer bedraagt dan het bedrag bedoeld in artikel 30, § 3, van dit decreet. De Vlaamse minister richt zijn vraag aan de commissie voorafgaand aan de beraadslaging binnen de Vlaamse regering. Hij kan de termijn vaststellen waarbinnen dit advies uitgebracht moet worden.

De Vlaamse minister, bevoegd voor de openbare werken, stelt de commissie in kennis van alle investeringsdossiers, bedoeld in artikel 29 van het voornoemde decreet van 2 maart 1999, voorzover de totale investeringskost over de verschillende begrotingsjaren heen, lager ligt dan het bedrag, bedoeld in het artikel 30, § 3, van dit decreet.

§ 6. De commissie stelt jaarlijks voor 1 april een programma op van de in opdracht van de commissie uit te voeren onderzoeken.

Dit programma moet door de Vlaamse minister, bevoegd voor de openbare werken, worden goed-

gekeurd, die er de nodige kredieten voor aanwijst. De uitvoering ervan gebeurt onder de verantwoordelijkheid van de administratie Waterwegen en Zee-
wezen van het ministerie van de Vlaamse gemeenschap, in samenwerking met het secretariaat van de commissie. De commissie stelt een begeleidingscommissie aan voor dit onderzoeksprogramma. De onderzoeksrapporten worden steeds aangevuld met de conclusies van de commissie.

Art. 2. De commissie brengt een jaarlijks verslag uit over haar werkzaamheden.

HOOFDSTUK II Samenstelling en werking

Art. 3. § 1. De commissie bestaat uit een voorzitter en 30 leden. De Vlaamse minister, bevoegd voor de openbare werken, wordt gemachtigd de voorzitter en de effectieve leden van de Vlaamse Havencommissie te benoemen. Hij krijgt tevens de bevoegdheid over te gaan tot de wijziging van de samenstelling van de commissie.

§ 2. Acht effectieve leden vertegenwoordigen de werknemers en worden benoemd op voordracht van hun representatieve organisatie in de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen.

§ 3. Acht effectieve leden vertegenwoordigen de werkgevers en worden benoemd op voordracht van hun representatieve organisaties in de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen.

§ 4. Elf effectieve leden worden benoemd op voordracht van de havenbedrijven in de hiernavolgende verhouding:

- havenbedrijf van Antwerpen:
5 vertegenwoordigers;
- havenbedrijf van Zeebrugge:
2 vertegenwoordigers;
- havenbedrijf van Gent:
2 vertegenwoordigers;
- havenbedrijf van Oostende:
2 vertegenwoordigers.

§ 5. Drie effectieve leden vertegenwoordigen erken-
de instellingen op het vlak van respectievelijk het
spoorvervoer; een vertegenwoordiger van de NMBS,
het wegvervoer; een vertegenwoordiger van de SAV
(Koninklijke beroepsvereniging goederenvervoer-
ders Vlaamse gewest en Brussel hoofdstedelijk

Gewest) en de binnenscheepvaart; een vertegenwoordiger van het Algemeen Actiecomité der Belgische Binnenscheepvaartorganisaties.

§ 6. De voorzitter is niet stemgerechtigd.

§ 7. De voorzitter en de effectieve leden worden benoemd voor een termijn van vier jaar. Het mandaat is hernieuwbaar.

§ 8. De kandidaten - voor de effectieve leden, bedoeld in § 2, § 3, § 4 en § 5 - worden voorgedragen op dubbele kandidatenlijsten.

§ 9. De Vlaamse minister, bevoegd voor de openbare werken, benoemt een plaatsvervanger voor ieder effectief lid, op voordracht van de in de §§ 2 tot 5 bedoelde organisaties, havenbedrijven en instellingen. De §§ 7 en 8 zijn op hen van toepassing.

§ 10. De plaatsvervangende leden voltooien het mandaat van het effectieve lid dat ze vervangen.

Art. 4. De Vlaamse minister, bevoegd voor de openbare werken, kan op eigen initiatief, of op uitnodiging van de commissie, de vergaderingen bijwonen. De administratie Waterwegen en Zeewezen van het ministerie van de Vlaamse gemeenschap kan een ambtenaar afvaardigen voor het bijwonen van de vergaderingen van de commissie.

Art. 5. § 1. De adviezen en aanbevelingen van de commissie worden uitgebracht ten aanzien van de Vlaamse regering, de Vlaamse minister, bevoegd voor de openbare werken, of het Vlaams parlement. De goedkeuring geschiedt bij gewone meerderheid van de aanwezige effectieve leden. Bij adviezen ter uitvoering van artikel 1, § 4, neemt het havenbedrijf, dat een project ter advies voorlegt, geen deel aan de stemming.

§ 2. Van een eenparig advies van de commissie kan de Vlaamse minister, bevoegd voor de openbare werken, slechts afwijken mits een motivering.

§ 3. Bij in artikel 1, § 6, bedoelde adviezen van de commissie vermelden in voorkomende geval de afwijkende standpunten van de leden.

Art. 6. De leden van de commissie kunnen een beroep doen op de medewerking van externe deskundigen, die geen deel uitmaken van de commissie, alsmede op de diensten van de Vlaamse regering via

de functioneel bevoegde minister.

Art. 7. In de commissie kunnen werkgroepen worden opgericht, die bijzondere punten aan een voorbereidend onderzoek onderwerpen.

Art. 8. De commissie stelt een huishoudelijk reglement op, dat onder meer voorziet in:

- 1° de wijze van bijeenroeping en beraadslaging van de commissie;
- 2° de manier waarop voorstellen op de agenda van de commissie geplaatst worden;
- 3° de voorwaarde waaronder de leden beroep kunnen doen op externe deskundigen en op de diensten van de Vlaamse regering, via de functioneel bevoegde minister;
- 4° de bevoegdheden van de voorzitter;
- 5° de samenstelling, de wijze van bijeenroeping en beraadslaging en de bevoegdheden van het Dagelijks bestuur, voor zover de oprichting ervan opportuun geacht wordt;
- 6° de bekendmaking van de handelingen;
- 7° de opdracht en de rol van het secretariaat.

Art. 9. § 1. Het secretariaatswerk van de commissie gebeurt door de administratie van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen.

§ 2. Het secretariaat heeft meer in het bijzonder als taak:

- 1° de administratieve ondersteuning van de commissie;
- 2° de redactie van ontwerpadviezen;
- 3° ontwerponderzoeksprogramma's en ontwerpverslagen op te stellen;
- 4° de toevertrouwde opdrachten uit te voeren en de uitbestede onderzoeksopdrachten, alsmede van de werking van de begeleidingscommissies en werkgroepen te coördineren.

Art. 10. De bepalingen van het besluit van de Vlaamse regering van 27 januari 1988 houdende sommige maatregelen tot harmonisatie van de toelagen en

presentiegelden aan commissarissen, gemachtigden van financiën, afgevaardigden van de Vlaamse regering, voorzitters en leden van niet-adviserende bijzondere commissies of van raden van bestuur van instellingen en ondernemingen die bij de Vlaamse regering behoren, zijn van toepassing op de voorzitter, op het vlak van toelagen.

Voor de toepassing van voormelde bepalingen is de commissie ingedeeld bij categorie III, zoals vermeld in het genoemd besluit, en heeft de voorzitter de hoedanigheid van de personen, vermeld in artikel 1, 3°, van het voormeld besluit.

Een aanvullend representatiebudget ten behoeve van de voorzitter wordt bepaald ten bedrage van e 2.231 per jaar.

HOOFDSTUK III slotbepalingen

Art. 11. Vanaf datum van inwerkingtreding van dit besluit tot en met 31 december 2001 geldt in plaats van het bedrag van e 2.231, vermeldt in artikel 10, het bedrag van 90.000 BEF.

Art. 12. Het besluit van de Vlaamse regering van 15 november 1989 tot oprichting en samenstelling van een Vlaamse Havencommissie wordt opgeheven met uitzondering van artikel 1.

Art. 13. Dit besluit treedt in werking op datum van de publicatie ervan in het Belgisch Staatsblad.

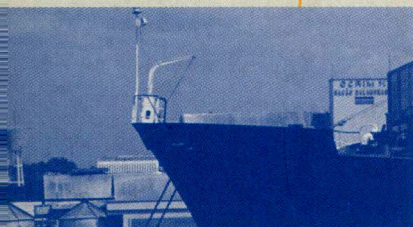
Brussel,

De minister-president van de Vlaamse regering,

Patrick DEWAELE

De Vlaamse minister van Mobiliteit,
Openbare Werken en Energie

Steve STEVAERT



Dit is een publicatie van de
SERV - Sociaal-Economische
Raad van Vlaanderen
Wetstraat 34-36
1040 Brussel
Tel: 02 20.90.111
Fax: 02 21.77.008
E-mail: serv@serv.be
www.serv.be